UNIVERSITY OF TORONTO
3 176 . . . 3634 8
D

Cte Dubreucq

# A TRAVERS LE CONGO BELGE

DT
646
D84

PRIX : DEUX FRANCS

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/traverslecongob00dubr

# *A travers le Congo belge*

Capitaine commandant adjoint d'E. - M.
**René Dubreucq**
du Régiment des Grenadiers
MEMBRE DU CONSEIL COLONIAL

# A travers le Congo belge

Récit de voyage de Banana au Katanga

publié sous les auspices de L'EXPANSION BELGE
Revue mensuelle illustrée
4, rue de Berlaimont

*Bruxelles, 1er juillet 1909*

LIBRARY
OCT 8 1974
UNIVERSITY OF TORONTO

DT
646
D84

42/2500

*Un peuple s'élève ou s'abaisse avec son idéal... Si nous étions demeurés satisfaits de la petite Belgique de jadis, jouissant modestement de la quiète notoriété des rôles secondaires, nous nous fussions perdus : la déchéance nous guettait.*

*Heureusement, on nous a suggéré des ambitions. Dès que nous avons consenti à bousculer en leur nom notre inertie, nous nous sommes trouvés hissés à la hauteur de radieuses destinées. C'est là l'histoire d'hier qu'aujourd'hui nul ne discute plus — une page glorieuse sur laquelle, à la veille de nouveaux efforts, avec un peu de légitime vanité, nous nous attardons un instant.*

*L'œil, maintenant exercé à l'impartiale critique, commence à percevoir nettement, dans la brume des contradictions qui se dissipent grâce au rayon de lumière que le temps met au service de la vérité, les contours exacts de toutes choses.*

*Et ainsi l'œuvre africaine de nos compatriotes nous apparaît dans son majestueux prestige... Elle nous attire et elle nous passionne ; nous sommes pris de l'ardent désir de la connaître, de la comprendre, de pouvoir la suivre dans ses développements ultérieurs.*

*Mais où et comment la saisir dans ses grandes lignes, dégagée des détails qui en alourdissent l'aspect ?*

*Les ouvrages traitant la matière ne manquent pas ; mais la plupart se spécialisent en vue de la discussion de principes ou de l'exposé technique de certaines situations spéciales. Ce que désire la curiosité légitime du public, c'est un exposé simple et substantiel de l'ensemble, un petit livre de vulgarisation qui se laisse feuilleter avec plaisir, qui excite l'intérêt à chacune de ses pages, qui condense, qui rapproche, qui synthétise avec méthode.*

*Celui que, sous le patronage de* L'Expansion Belge, *M. le capitaine commandant adjoint d'E.-M. Dubreucq, du régiment des grenadiers, membre du Conseil colonial, présente au grand public paraît bien réunir ces conditions essentielles.*

*Le commandant Dubreucq, ancien commissaire de district de l'Etat Indépendant du Congo, est un de nos « Africains » les plus en vue, et certes celui qui a le plus contribué à faire connaître aux masses belges les efforts des nôtres au Congo. Depuis plus de deux ans, ce dévoué propagandiste par la conférence iconographique porte, dans tous les coins du pays, le chaud enthousiasme de ses convictions sincères ; tous ceux qui l'ont entendu — il a pris la parole près de deux cents fois ! — ont gardé le charmant souvenir de son verbe sonore, de sa méthode intéressante, de son érudition point prétentieuse.*

*L'œuvre de vulgarisation du commandant Dubreucq demandait un couronnement : la publication de ses divers exposés captivants, amplifiés des compléments nécessaires et juxtaposés de façon à former un tout parfaitement homogène.*

L'Expansion Belge *qui, en dehors de tout esprit de lucre, se voue « à l'essor du génie de notre race dans les différents domaines où il peut trouver à dépenser son énergie en excès », qui a inscrit en tête de son programme l'ambition « de stimuler l'opinion en l'éclairant » et de favoriser « l'éclosion d'aspirations fortes et saines au sein de la jeunesse »,* L'Expansion Belge *se devait d'apporter au commandant Dubreucq son concours le plus absolu.*

*Et c'est ainsi que voici réalisé un projet de saine propagande, dans des conditions qui ne peuvent manquer de lui assurer près du public le succès que doivent lui souhaiter tous les patriotes soucieux des destinées de la plus grande Belgique...*

*L'Expansion Belge.*

# A travers le Congo belge

## Récit de voyage de Banana au Katanga

La connaissance de notre colonie s'impose à tout citoyen. Cette haute nécessité patriotique est la raison du présent travail, qui poursuit avant tout un but de vulgarisation.

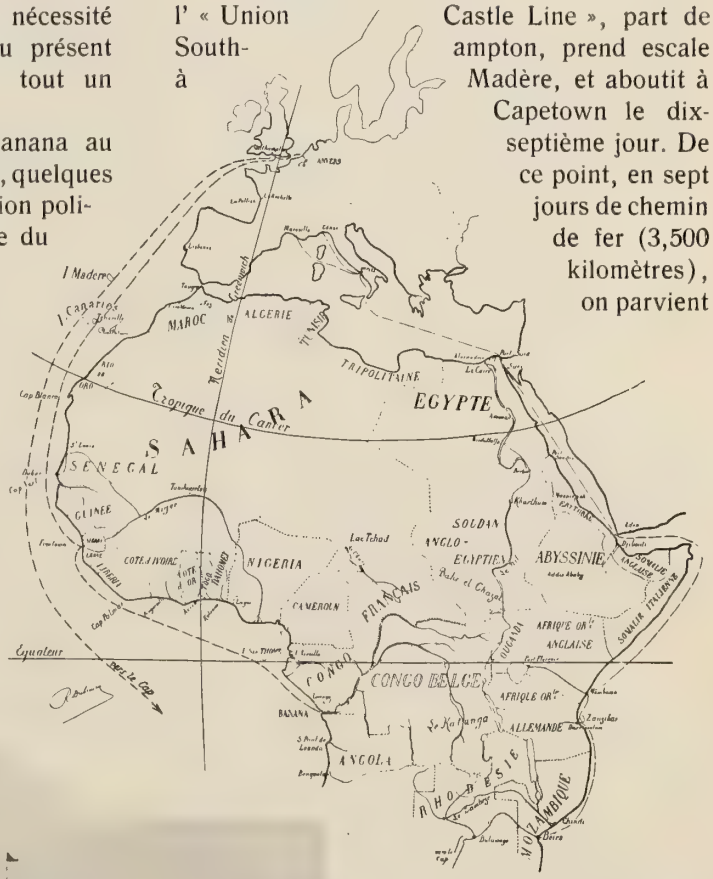
A la faveur d'un voyage de Banana au Katanga, nous glanerons, de-ci, de-là, quelques détails caractéristiques de l'organisation politique et de la constitution physique du Congo belge (1).

### I. - *D'Anvers au Congo.*

Quatre voies principales relient actuellement la métropole à la colonie.

La première, que nous utiliserons, est la voie régulière de la malle congolaise; elle est jalonnée par les ports d'escale : Southampton, La Palice, Ténériffe, Dakar, Sierra-Leone.

La seconde, que suivent les steamers de l' « Union Castle Line », part de Southampton, prend escale à Madère, et aboutit à Capetown le dix-septième jour. De ce point, en sept jours de chemin de fer (3,500 kilomètres), on parvient à la frontière du Katanga (2).




Carte I. — Les voies de communications vers notre colonie.

Fig. 1. — Le vapeur *Léopoldville* au départ d'Anvers
Trois steamers du même type assurent, à intervalles de trois semaines, la liaison Anvers-Matadi.

(1) Afin de donner à cette étude une portée pratique, nous nous attacherons à serrer de près le sujet de nos clichés qui constituent autant de documents précieux et vivants.

Nous avons numéroté les vues, dont la collection complète, en diapositives, est déposée au Cercle Africain à Bruxelles, *Tavern. du G. obe*, place Royale, 5; cette collection sera confiée pour trois jours aux organismes qui en adresseront la demande.

(2) *Expans. Belge*, mai 1909, p. 171.

La troisième voie, par Suez et l'Océan Indien, permet, viâ Mombassa et Beira, d'atteindre rapidement les provinces de l'Est et du Sud-Est, c'est-à-dire la région des Grands Lacs. Le trajet Naples-Mombassa est franchi en quinze jours; les 963 kilomètres de voie ferrée qui relient Mombassa à Port-Florence, sur le Lac Victoria, sont parcourus en cinquante-et-une heures; puis, un vapeur gagne Entebbe, petit port de la côte Nord-Ouest du Lac, en deux journées, et d'Entebbe, en trois semaines de caravane, on atteint la frontière belge du « 30e méridien » (1).

Enfin, il est possible de se rendre au Congo par l'Egypte et le Soudan; il faut un mois pour remonter la vallée du Nil, d'Alexandrie à Karthum en chemin de fer et de Karthum à Lado en steamer. La durée du voyage est sensiblement réduite si l'on emploie le rameau ferré de Port Soudan-Berber.

Fig. 2. — L'*Armadale Castle*, vapeur de l' « Union Castle Line », à bord duquel S. A. R. le Prince Albert s'embarqua à Southampton, le 3 avril 1901.

Nous nous embarquons à Anvers à bord du *Léopoldville*.

Le septième jour, brillante escale à Ténérife, capitale de la province espagnole des Iles Canaries.

Le séjour de quelques heures dans ces « îles fortunées », au climat délicieux et aux sites joyeusement ensoleillés, constitue l'événement le plus agréable de la traversée.

Puis, voici Freetown, capitale de la colonie britannique de Sierra Leone, ville nègre, première escale sur le continent africain.

De Freetown, coupant le Golfe de Guinée, le *Léopoldville* pointe droit sur Banana.

Fig. 3. En route d'Entebbe vers le 30e!...

Fig. 4. — A bord du *Léopoldville*

A hauteur de l'île portugaise de San Thomé, « baptême de l'Equateur ».

Fig. 6. — Freetown
Aspect caractéristique d'une rue des villes nègres de la côte ouest de l'Afrique tropicale.

(1) Causeries du Cercle Africain en 1906. *Voyage au Congo par Mombassa*, lieut.-colonel Em. Wangermée.

Enfin, le dix-neuvième jour, parfois le dix-huitième, émergent à l'horizon des cimes de palmiers : c'est la côte congolaise, c'est **Banana**.

A plusieurs lieues au large de Banana, les eaux bleues se sont insensiblement teintées de gris : nous naviguons déjà dans les eaux limoneuses du grand fleuve.

Nos jumelles fouillent les rives basses et désertes ; sur une colline, à dix kilomètres au Nord de Banana, se silhouette une tour rougeâtre : c'est le phare de Moanda.

La baie de Banana, si facilement accessible, constitue un excellent mouillage. Aujourd'hui simple station du service hospitalier et du pilotage, la coquette cité, aux pittoresques cocotiers, est incontestablement appelée à devenir un port de

Fig. 5. — Le port de Santa Cruz de Ténériffe, capitale de la province espagnole des Iles Canaries
L'archipel des Canaries comprend sept îles habitées dont les plus grandes sont : Ténériffe, Fuertaventura et Grande Canarie (ville et port de Las Palmas), et quelques îlots déserts; ces îles sont essentiellement volcaniques. Leur fertilité est remarquable.

Fig. 9. — Le canot du commissaire maritime à Banana

Fig. 7. — Le Baptême de la ligne.
Le Cortège de Neptune et d'Amphytrite.

Fig. 8. — Baptême d'un néophyte.
Barbe et plongeon.

ravitaillement de premier ordre. Au moment où nous franchissons le seuil de notre colonie, quelques mots d'historique s'imposent.

## II. - *Les origines du Congo belge*

Les origines du Congo belge comportent trois phases essentielles :

*Première phase.* — Les découvertes de Livingstone, de Cameron et de Stanley révèlent la géographie du centre africain.

Livingstone, de 1849 à 1873, explore le Zambèze, effectue la première traversée africaine (de Saint-Paul de Loanda à Quilimane), reconnaît les Grands Lacs du Sud et le Haut-Lualaba, qu'il croit être l'une des sources du Nil.

Fig. 10. — Une allée de cocotiers à Banana.

Carte II. — L'Afrique centrale.

*Deuxième phase.* — L'œuvre de l'Association internationale africaine.

Le 12 septembre 1876, s'ouvre à Bruxelles, au Palais du Roi, la Conférence géographique, d'où naît l' « Association internationale africaine ». Celle-ci assume la mission :

1° D'organiser l'exploration complète et méthodique du cœur de l'Afrique;

2° D'établir des stations scientifiques et hospitalières destinées à venir en aide aux explorateurs.

(1) *A travers le continent mystérieux*, par Henry M. STANLEY, 1878.

Cameron, désigné en 1872 par la Société de Géographie de Londres pour seconder Livingstone, réalise à son tour un voyage transafricain (Bagamayo-Nyangwe-Benguella).

Enfin, Stanley « retrouve » Livingstone en 1871 (1), et, en 1874, chargé de continuer l'œuvre du célèbre missionnaire voyageur, complète la reconnaissance des Grands Lacs de la dorsale africaine, s'embarque à Nyangwe sur le Haut-Congo et, après mille péripéties tragiques, arrive le 9 août 1877 à Boma (1).

(1) *Comment j'ai retrouvé Livingstone*, par Henry M. STANLEY, 1872.

Carte III. — Les expéditions belges de la côte orientale

Dès 1877, le Comité belge de l'Association internationale envoie successivement cinq expéditions, ayant pour base de ravitaillement Zanzibar, et comme objectif les rives du Tanganyka.

*Troisième phase.* — La création et le développement de l'Etat Indépendant du Congo.

L'apparition sensationnelle de Stanley à Boma, la nouvelle de ses découvertes géographiques modifient l'orientation des projets du Roi : la côte Ouest sera dorénavant la base de la pénétration africaine, et le fleuve Congo en sera la voie principale.

Dans la mémorable séance du 25 novembre 1878, le Comité d'Etudes du Haut-Congo, issu de l'Association internationale, confie à Stanley la réalisation définitive des visées du Roi : jeter les bases d'un Etat colonial au centre de l'Afrique.

En 1882, le Comité d'Etudes précise sa mission en prenant le titre d'Association internationale du Congo et en affirmant sa pleine souveraineté sur les territoires découverts et occupés par ses agents.

Fig. 13. — La rive actuelle de Boma.

*Au premier plan (assis) (de gauche à droite) :*

Dr Smith (Anglais),
Dr Leslie (Anglais),
Sir Francis de Winton (Anglais),
M. Camille Janssens (Belge), gouverneur général,
de Cuvelier (Belge),
de Kuyper (Holl.).

*Au second plan (debout) :*

Moore (Anglais),
Legat (Belge),
Casement (Anglais), (plus tard consul),
Troop (Anglais),
Destrain, Riga, Noots (Belges),
? ?, Andersen (Anglais).

Fig. 11. — Premier groupe des fonctionnaires de l'Etat du Congo, photographié à Vivi en décembre 1885, par un membre de l'expédition Wissman, après sa descente du Kassaï.

Fig. 12. — Boma en 1879.

Durant l'année 1884, au cours d'une campagne diplomatique ardue et délicate, l'Association internationale du Congo fait reconnaître son drapeau bleu étoilé d'or comme celui d'un Etat constitué.

Fin 1884, le jeune Etat participe à la Conférence de Berlin, où, dans la séance solennelle du 23 février 1885, les représentants des puissances saluent avec sympathie le nouvel organisme (1).

(1) *L'Etat Indépendant du Congo et le droit international*, par Ernest Nys, professeur à l'Université de Bruxelles. *L'Afrique nouvelle*, par E. Descamps, professeur à l'Université de Louvain, p. 44.

Le 1er juillet 1885, Sir Francis de Winton, successeur de Stanley dans la direction des

Fig. 14. — L'hôtel du Gouverneur général

affaires locales, annonce, par une proclamation datée de Vivi, que l'Etat indépendant du Congo est né.

Notre voyage « A travers la Colonie » donnera au lecteur une impression profonde et durable de l'œuvre magistrale accomplie depuis 1885 par le gouvernement de l'Etat Indépendant.

Deux dates terminent la troisième phase de ce rapide aperçu historique : respectivement le 20 août et le 9 septembre 1908, la Chambre et le Sénat votent l' « annexion », et, depuis le 15 novembre de

Fig. 15. — La vérandah de l'hôtel du Gouverneur général

l'année dernière, la Belgique a pris possession de l'immense empire colonial qu'elle doit au génie de son Roi et au labeur glorieux de ses enfants.

* * *

Reprenons notre voyage.

Nous effectuerons à rebours le trajet que Stanley réalisa, au prix des plus grands périls, de 1874 à 1877.

## III. - *Boma et le Bas-Congo*

Remontons le fleuve, et, après cinq heures de navigation, nous touchons à **Boma.**

Stanley n'y trouva, en 1879, qu'une demi-douzaine de factoreies dirigées par dix-huit Européens (1).

Aujourd'hui capitale de la colonie (2), Boma se développe et se complète rapidement. Nous y trouvons les édifices les plus divers, depuis les

Fig. 16. — Le parc du Gouverneur général

(1) *Cinq années au Congo*, STANLEY.

(2) Organisation du gouvernement local :

Le Roi est représenté dans la colonie par un gouverneur général, assisté d'un ou de plusieurs vice-gouverneurs généraux (art. 21 et 22 de la Charte coloniale).

Le gouvernement local comprend huit directions :

1re direction, Secrétariat général ;
2e » Marine et Travaux publics ;
3e » Service administratif ;
4e » Force publique et Travaux de défense ;
5e » Justice ;
6e » Finances. Cette direction a notamment dans ses attributions la perception des impôts de toute nature, le commerce, l'immigration, les relations postales et télégraphiques, etc. ;
7e » Titres fonciers, qui s'occupe de la conservation des actes de propriété, du cadastre et de l'enregistrement des terres. Les seuls titres officiels de propriété au Congo émanent de ce dernier service ;
8e » Agriculture et Domaine.

maisons du début, en bois ou en fer, comme l'hôtel du Gouverneur général, jusqu'aux constructions les plus modernes en briques et en pierres.

Carte IV. — Le Bas-Congo

Fig. 17. — Le Jardin d'Essai de Boma
On y étudie la culture et le rendement des espèces économiques appropriées à la nature du terrain et au climat du Bas-Congo.
Ce jardin facilite, a ceux qui débarquent au Congo, la connaissance des plantes utiles croissant en Afrique.

La ville officielle se profile sur un plateau distant de la rive d'un kilomètre; c'est une succession pittoresque de cottages bien ombragés.

Toute cette végétation de Boma est, pour ainsi dire, artificielle, obtenue péniblement grâce à l'apport de terres alluvionnaires et à des arrosages fréquents.

Les régions avoisinant le fleuve, en amont de la pointe Ouest de l'île de Mateba (à mi-route du trajet Banana-Boma), sont d'un aspect désolant : ce sont, à perte de vue, des croupes herbeuses largement étalées, ainsi que le montre le fond de la fig. 16.

De distance en distance, en plateau ou en vallée, des touffes de bananiers, que dominent de leurs silhouettes gracieuses quelques palmiers, révèlent les emplacements des rares et misérables villages.

C'est aux approches de Boma que se trouvent deux postes d'élevage très prospères : Zambi, l'une des fermes modèles de la colonie, où l'on compte 800 têtes de gros bétail, et l'île de Mateba, où la Compagnie des Produits possède un troupeau de 7,000 têtes.

Fig. 17*bis*. — Société des Chemins de fer vicinaux du Mayumbe. — Ensemble des installations de la gare de Boma.

Au Nord de Boma, cependant, s'étend une zone forestière, riche et bien peuplée : c'est le Mayumbe (1), prolongement en territoire belge de la forêt équatoriale du Gabon.

Fig. 18. — Le chemin de fer du Mayumbe au klm. 6.800. La brousse herbeuse du Bas-Congo.

La culture du cacao y est très florissante; elle a produit 450 tonnes en 1907. Le gouvernement a créé, dans cette région de grand avenir,

Fig. 18*bis*. — Poste de la Société agricole du Mayumbe; halte se trouvant sur le parcours de la ligne du chemin de fer vicinal. Cettte vue donne une charmante impression de la végétation luxuriante de cette contrée.

(1) *Les Mayumbe*, Cyr. Van Overbergh, 1907.

un centre agricole important à Tshela : on y réalisera surtout des plantations de cacaoyers et d'essences à caoutchouc.

Le long de cette ligne ferrée, nous trouvons successivement, au kilomètre 7, dans la région herbeuse, le poste de reboisement de Kalamu,

Fig. 10. — La forêt du Mayumbe.

Un chemin de fer, arrêté momentanément au kilomètre 80, est destiné à draîner les produits agricoles et forestiers de la luxuriante région du Mayumbe.

Fig. 20. — Au Mayumbe : tatouages de femmes.

à la lisière de la forêt, le Camp de Luki et au terminus actuel de la voie, en pleine forêt, le Camp de réserve de la Lukula.

Continuons à remonter le fleuve à bord du *Léopoldville*.

Au delà de Boma, les reliefs s'accentuent; nous nous engageons dans une gorge comprise entre deux contreforts des Monts de Cristal.

Un coude brusque, encerclé de véritables montagnes, détermine un violent tourbillon; le vapeur redouble d'efforts, l'impression est grandiose : c'est le passage du Chaudron d'Enfer. Et, tout à coup, apparaît en amphithéâtre un fouillis de toits blancs : on arrive à **Matadi**, point terminus de la navigation sur le bas-fleuve.

## IV - *Matadi et la région des cataractes*

### Le chemin de fer Matadi-Léopoldville

Matadi, clef actuelle de l'Afrique centrale, sera à bref délai le port le mieux outillé de la côte Ouest. Facilement accessible, et pour

longtemps encore le débouché obligé des entreprises tentées dans la plus grande partie du bassin conventionnel du Congo, Matadi est appelée à de brillantes destinées.

Avant de poursuivre notre voyage vers le centre de la colonie, esquissons sa nature géologique et son aspect géographique.

Fig. 21. — Vue de Matadi vers le Chaudron d'Enfer (voir hors texte, fig. 22, Panorama de Matadi)

Fig. 23. — Le steamer *Léopoldville* au pier aval de Matadi

Au point de vue géologique, le Congo belge constitue un plateau primaire, au centre affaissé, et dont le bourrelet circulaire limite actuellement le bassin du fleuve.

Dans l'affaissement central, qui, vers la fin du « primaire », constituait un vaste lac, se sont déposées des formations que l'on peut classer en deux groupes : le groupe inférieur (système du Kundulungu) qui repose en couches généralement peu dérangées de la position horizontale sur les terrains primaires, et le groupe supérieur (système du Lubilache) qui repose, soit sur le groupe précédent, soit directement sur le substratum ancien, lorsque la dénudation post-kundulunguienne a fait disparaître les couches inférieures avant le dépôt des couches supérieures.

Par dessus cet ensemble, vient un manteau plus ou moins continu et d'épaisseur variable de dépôts meubles, ayant pour origine première l'altération chimique et la désagrégation mécanique des roches du sous-sol, et le dépôt récent, vers les parties les plus déprimées, d'alluvions sablo-limoneuses. Dans ces couches meubles, des sédiments ferrugineux, arrachés par l'érosion à la périphérie primaire, se sont déposés sous forme de latérite scoriacée, celluleuse, d'un

# MATADI

Fig. 22. — LE PANORAMA TEL QU'IL SE PRÉSENTE AU DEBOUCHÉ DU " CHAUDRON D'ENFER ".

brun-rougeâtre : c'est le minerai de fer utilisé par les forgerons indigènes de toute la partie centrale du bassin (1).

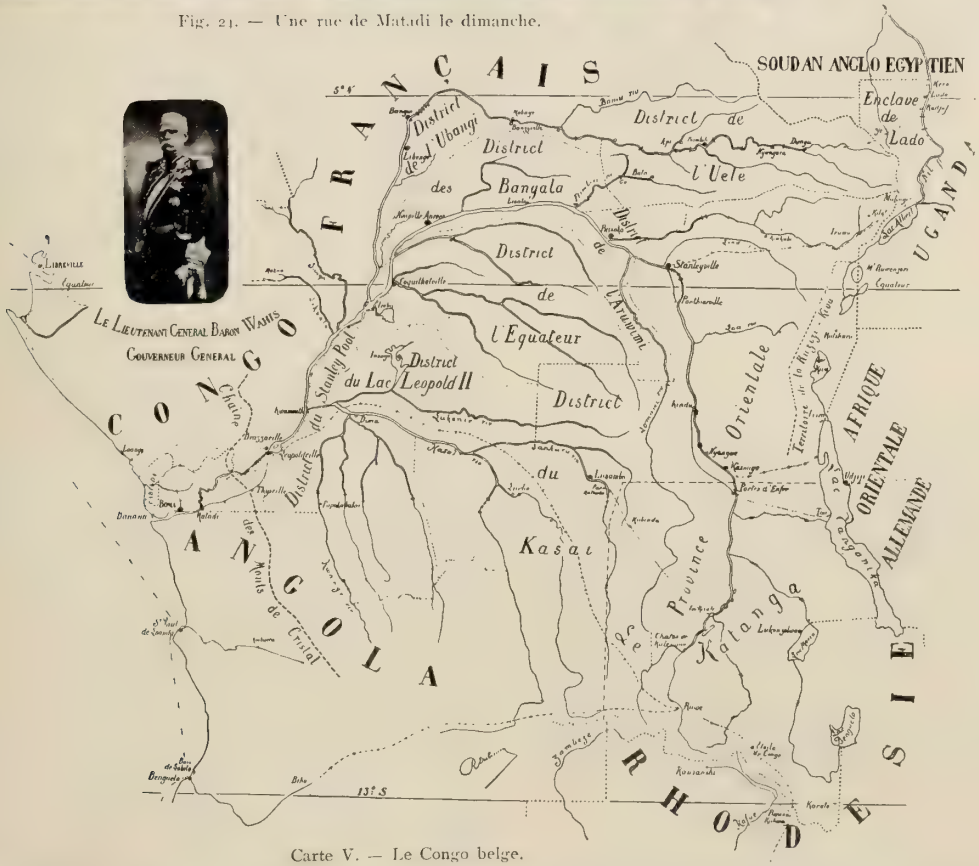
La reproduction photographique du relief de notre colonie donne une image bien précise de l'aspect actuel de son sol.

Fig. 21. — Une rue de Matadi le dimanche.

Le réseau hydrographique congolais est des plus complet, il fait de ces territoires du centre africain l'une des régions les mieux drainées du globe.

Dans sa courbe immense, le fleuve recueille toutes les rivières descendant de la bordure périphérique, déterminant un réseau de plus de 20 000 kilomètres de voies accessibles à la navigation à vapeur.

Réduit à une artère unique à Kwamouth, le fleuve s'épanouit en une vaste expansion, le Stanley-Pool, puis,




Carte V. — Le Congo belge.

(1) J. Cornet, *La Géologie du Bassin du Congo d'après nos connaissances actuelles*, 1897.

entre Léopoldville et Matadi, franchit la bordure Sud-Ouest du plateau central en une succes-

sion sauvage et bruyante de rapides et de chutes.

Fig. 25. — Groupe des principaux membres de la première expédition d'études du chemin de fer du Bas-Congo, 1887.
*Au premier plan :* Le capitaine (aujourd'hui colonel) Thys ; le capitaine (aujourd'hui major) Cambier.
*(assis)*
*Au second plan :* Romberg, Dupont, Gilmont (mort au Congo), Vauthier (aujourd'hui au Brésil), Liebrecht, Lambotte, Demeuse.
*Dans l'arbre :* Le lieutenant Alfred Baert (mort en Chine).

La nécessité de relier par le rail Matadi à Léopoldville, s'est imposée de bonne heure; Stanley, le premier, l'évoqua au retour de son odyssée transafricaine de 1874-77. En 1884, après cinq années consacrées à l'occupation des rives du haut fleuve, l'illustre explorateur écrivait : « Il y a, au sein du continent mystérieux, des richesses énormes qui attendent le chemin de fer. »

Dès 1885, un syndicat de capitalistes anglais voulut tenter l'aventure, mais ses négociations avec l'Etat du Congo échouèrent.

En 1887, le projet fut repris définitivement par la Compagnie belge pour le Commerce et l'Industrie au Congo, et, deux ans après, les expéditions d'études, sous l'active direction du capitaine Cambier, rapportaient un avant-projet de chemin de fer Matadi-Léopoldville.

Les travaux commencèrent au début de 1891 ; la locomotive toucha le Stanley-Pool en février 1898, et, le 1er juillet de la même année, le premier railway congolais fut solennellement inauguré (1).

Comment, autrefois, atteignait-on Léopoldville?

Au prix de vingt étapes péniblement parcourues le long de « la sinistre **route des caravanes** ».

La brousse, vigoureuse et folle, s'est chargée depuis longtemps de fermer ce cruel calvaire; seules en indiquent encore la trace, les sépultures des nombreux êtres humains, blancs et noirs, qui payèrent de leur vie l'initiation de la Belgique à ses destinées coloniales.

Fig. 26. — La région et le sentier des caravanes.

Fig. 27. — Passage d'une caravane à la rivière Pozo.

(1) Voir la carte au 1/5,000,000e. Accentuer en bleu les parties de rivières navigables; en rouge, le chemin de fer du Bas-Congo et les deux tronçons Stanleyville-Ponthierville et Kindu-Kongolo.

Aujourd'hui, 400 kilom. de voie ferrée relient Matadi à Léopoldville. Le voyageur les franchit en deux jours (1).

Fig. 28. — Transport en hamac d'une Européenne le long de la route des caravanes.

Ce chemin de fer est le résultat d'un effort immense : créer en sept années 400 kilomètres de voie à travers une région aussi accidentée sans travaux d'art excessifs, arriver au but à l'aide d'une main-d'œuvre au début absolument inexpérimentée, sous un soleil de plomb, dans des conditions de ravitaillement en subsistances et en matériaux particulièrement difficiles, n'est-ce pas une œuvre dont les Belges ont le droit d'être fiers ?

(1) *Le chemin de fer du Congo* (Matadi-Stanley-Pool), par Louis Goffin, ingénieur, ancien directeur de la construction. — Bruxelles, Weissenbruch 1907.

Fig. 29. — Pont de lianes, manifestation très intéressante de la main-d'œuvre indigène.

Fig. 30. — La gare de Matadi, établie sur une terrasse conquise sur la roche et prolongée en remblai vers le fleuve. Nous y voyons : au centre, le bâtiment des recettes ; à gauche, les entrepôts ; au premier plan, les ateliers ; à droite, les premières maisons de Matadi.

Durant sept kilomètres, au départ de Matadi, la ligne est établie en corniche le long du fleuve et de son affluent : *la Pozo*; puis, de massifs en massifs, la voie, admirablement appliquée au terrain, dessine ses innombrables et prestigieux lacets pour franchir, au col de Sona Gongo, à 743 mètres d'altitude, le rameau principal des Monts de Cristal.

C'est à cet endroit de grande salubrité que se

Fig. 31. — Piquetage de la voie le long du fleuve.

Fig. 32. — La voie réalisée au même endroit.

crée de toutes pièces un centre nouveau : **Thysville.**

Afin d'éloigner de la fournaise pierreuse de Matadi le plus de personnel possible, la Compagnie du Chemin de fer a décidé de concentrer à Thysville ses principaux ateliers de réparations et ses établissements hospitaliers, visant à y réaliser un véritable lieu de villégiature.

Fig. 33. — Le pont de la Pozo, portée 80 mètres.

Fig. 34. — La gare de Thysville
Les dépendances de la gare, les ateliers, les habitations des agents et la ville elle-même seront prochainement éclairés à l'électricité.

Les voyageurs y passent la nuit. Au delà de Thysville, la voie descend vers la vallée de l'Inkisi, puis, franchissant un dernier massif, le plateau de Tampa, s'engage dans la pittoresque vallée de la Lukaya pour aboutir, au kilomètre 400 à **Léopoldville.**

* * *

## V. - *Léopoldville*

Léopoldville est le port d'attache de la flottille qui sillonne le réseau navigable du Haut-Congo.

Fig. 36. — Petits pavillons en béton armé abritant les employés de la compagnie du chemin de fer

Ses chantiers et son outillage se sont développés avec une activité sans cesse croissante en raison des progrès de l'occupation territoriale.

Rappelons en quelques mots l'histoire de la création de Léopoldville.

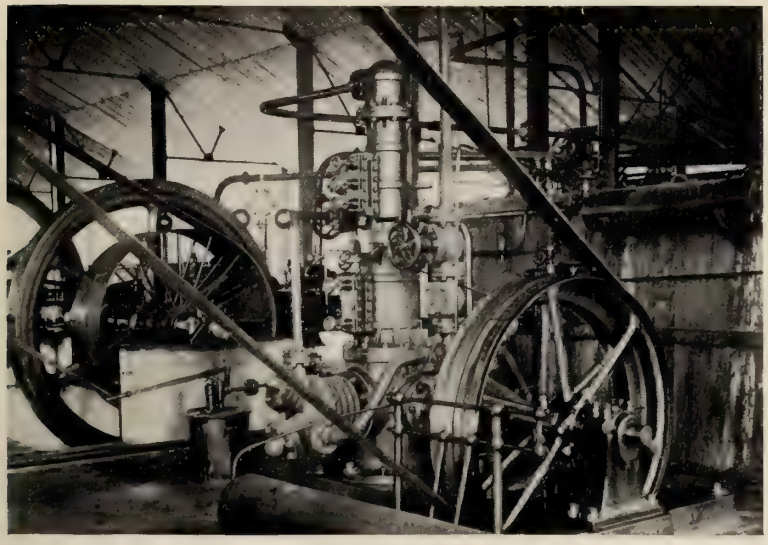


Fig. 35. — Thysville : Atelier de la compagnie du chemin de er.
Cet atelier dispose d'une force de 90 chevaux qui actionne des machines-outils des types les plus modernes. L'atelier est pourvu d'un outillage pneumatique et d'un outillage oxhydrique. Des pompes électriques vont être placées incessamment et fourniront de l'eau sous pression aux différents services de la gare et à l'agglomération. L'atelier anime une machine à glace d'une capacité de 175 kilogs à l'heure.

Fig. 38. — Le montage du pont de l'Inkisi.

Parti de Vivi le 5 mai 1880, Stanley, après avoir créé Isangila et Manyanga, dans la région des cataractes, apparut au Pool le 29 novembre 1881 ; il s'occupa immédiatement d'y ériger, à flanc du Mont Léopold, une station qui devait devenir la base de ses entreprises vers le haut fleuve. Stanley traînait à sa suite, sur chariots, deux petits vapeurs de 5 tonnes, l'*En Avant* et le *Royal*. On s'imagine aisément les difficultés qu'il fallut surmonter pour amener au Pool ces lourds véhicules : ils franchirent les 378 kilomètres qui séparent Vivi de Léopoldville en quatre cent cinquante jours !

Ce fut à bord de ces modestes vapeurs que s'effectuèrent les premières explorations du fleuve et des affluents principaux.

Dès 1886, le montage de la *Ville de Bruxelles*, et peu après celui du *Stanley*, de la *Ville d'Anvers*, etc., tous stern-wheels de 35 à 40 tonnes, caractérise la seconde période du développement industriel du port de Léopoldville.

Pour ces bateaux, on renonça naturellement au mode de transport par chariot et on dut recourir au portage, à dos d'hommes, de pièces de 30 à 35 kilogs, exceptionnellement de 100 kilogs. Cette période, particulièrement pénible pour les populations de la région des cataractes, dura jusqu'au jour de l'achèvement du chemin de fer du Bas-Congo ; celui-ci amena au Pool des pièces plus pondéreuses, ce qui permit de

Fig. 39. — Le pont de l'Inkisi en place.

Carte VI. — Stanley et la pénétration par la côte occidentale.
Le Bas-Congo en janvier 1883.

passer à la construction de vapeurs de tonnages plus élevés. C'est ainsi qu'en 1898 s'est ouverte pour Léopoldville une phase d'activité intensive; dès ce moment, l'Etat du Congo put lancer sur le haut fleuve des vapeurs de 150 tonnes : le *Brabant*, le *Hainaut* et la *Flandre*.

Ces vapeurs sont à fond plat, ne calent que 1m20 et sont mus par une roue arrière; indépendamment des 150,000 kilogs de marchandises qu'ils portent dans leurs cales, ils peuvent recevoir une centaine de passagers noirs sur le premier pont, et des cabines sont aménagées pour abriter trente passagers blancs.

Comme tous les steamers congolais, ils sont chauffés au bois.

Le *Brabant*, le *Hainaut* et la *Flandre* assurent, concurremment avec deux barges de 350 tonnes, un service régulier vers Stanleyville, tandis que les vapeurs de 35 à 40 tonnes font généralement le service du Kasai-Sankuru jusque Lusambo. Des steamers de tonnages plus faibles (22 tonnes et moins) sont utilisés sur les artères fluviales secondaires.

Les départs réguliers de Léopoldville vers Stanleyville s'effectuent tous les 10 ou 11 jours alternativement; vers Lusambo, les départs ont lieu toutes les trois semaines. Les uns et les autres sont réglés en vue d'assurer la correspondance avec la malle d'Anvers.

Fig. 37. — L'hôtel de Thysville, en fer et béton armé.

Fig. 40. — Locomotive et steamer.
Réception à Léopoldville de M. le vice-gouverneur général F. Fuchs, président du tribunal d'appel.

Fig. 41. — Léopoldville en 1882
Au premier plan, l'*En Avant* et le *Royal*.

L'augmentation constante du trafic sur le haut fleuve nécessita, dès 1899, la construction de barges à marchandises, de 200 à 350 tonnes, traînées par des remorqueurs puissants, et dans ces dernières années, la création des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs amena le gouvernement à lancer deux vapeurs de 500 tonnes, le *Kintambo* et le *Segetini*.

Il y a environ cent vapeurs naviguant sur le Haut-Congo, la moitié appartenant au gouvernement, les autres aux missions religieuses et aux compagnies commerciales. Presque tous sont chargés, déchargés, entretenus et réparés à Léopoldville ; c'est dire la grande activité des chantiers du Pool.

Et nous ajouterons que nulle part mieux qu'à Léopoldville ne se révèle plus éloquemment et de façon plus spontanée l'activité que les Belges apportent au développement de leur colonie.

Parmi les éléments les plus intéressants de cette activité, citons l'amélioration de l'outillage du port, commencée en 1902, et comprenant la construction de slips pour réparations des bateaux, le creusement et l'aménagement de bassins, le comblement de marais contigus aux quais ; signalons aussi l'établissement d'une distribution d'eau potable, la création d'une usine d'électricité en vue d'assurer l'éclairage de la ville, l'édification de nombreuses habitations, le tracé

Fig. 42. — Léopoldville, le port actuel (partie aval).

Fig. 43. — Le *Brabant*

Fig. 46. — La grande barge de 350 tonnes et son remorqueur. Le touage « en flèche » n'est pas possible sur le Haut-Congo en raison du caractère sinueux que présentent, aux eaux basses surtout, les lignes de navigation.

Fig. 47. — Le *Segetini*. Quand un vapeur accoste à la rive d'une station, il est ancré à l'avant et réuni à la terre par des câbles. Une double et solide planche relie le premier pont à la rive.

Fig. 48.

Le « slip » à Léopoldville

Le *Kintambo*

en construction,

la *Ville d'Anvers*

en réparation.

Fig. 44. — Une cabine à bord du *Brabant*.

Fig. 45. — Petit vapeur de 15 tonnes.
On augmente sa capacité de transport en amarrant à babord et à tribord des baleinières en acier ou des pirogues indigènes.

Fig. 49. — Lancement du *Kintambo* et partie aval du port de Léopoldville
La coque, dont les pièces ont été assemblées et rivées sur le « slip » (fig. 48), vient d'être glissée à l'eau. On achèvera la superstructure à flot.

de la cité officielle, l'amorce de la ville future, etc., etc.

Ce programme, dont la réalisation se poursuit avec énergie et méthode, fait prévoir qu'au Léopoldville actuel, noyau essentiellement administratif, viendra se greffer, à bref délai, une ville commerciale qui finira par englober les établissements de Kinshasa et la plaine de N'Dolo. Bien que moins importantes que celles de l'administration, les installations de N'Dolo et de Kinshasa n'en sont pas moins remarquables et dénotent un sérieux effort de la part

Fig. 50. — Le grand chariot-transbordeur, servant à l'entretien et à la réparation des grands steamers. C'est une charpente métallique à claire-voie, roulant sur galets, ceux-ci guidés par des rails.
Le chariot est amené sous le vapeur à flot ; on amarre celui-ci au transbordeur, et à l'aide de câbles et de cabestans, on tire tout le système à sec.

des particuliers pour faire face aux besoins croissants du négoce.

La Compagnie Industrielle et des Transports au Stanley-Pool (Citas) possède des ateliers et un élévateur à Kinshasa, ainsi que des ateliers et des slips à N'Dolo; la Compagnie commerciale et financière de même que les missions religieuses voisines ont également des installations indépendantes.

Fig. 51. — Un petit transbordeur prenant en charge une chaudière.

* * *

En raison de sa situation géographique, Léopoldville est pourvu d'établissements hospitaliers très complets pour blancs et pour noirs. Il convient de rendre hommage à l'Association Congolaise et Africaine de la Croix-Rouge qui, depuis plus de vingt ans, s'est prodiguée en efforts généreux et persévérants afin de doter les cités principales de la colonie de coquettes et confortables villas où les Européens malades sont recueillis et soignés. Ces installations de la Croix-Rouge sont dirigées par des médecins de grande expérience tropicale, secondés par d'admirables religieuses auxquelles les « Africains » ne manqueront pas d'adresser avec moi un tribut respectueux de profonde gratitude.

Nous trouvons donc à Léopoldville des lazarets pour indigènes, les pavillons de la Croix-Rouge et de plus *l'Institut bactériologique*, dont les découvertes exercent déjà une bien salutaire influence sur l'hygiène publique.

Fig. 52. — Le même transbordeur accolé à un vapeur se rendant à Stanleyville. La chaudière sera glissée sur le pont du steamer.

* * *

Résumons les efforts tentés par le gouvernement en vue de développer **l'assistance médicale indigène.**

« Il est du devoir de tous les agents de la colonie — dit le *Recueil administratif* — de s'occuper de l'hygiène des stations et du pays sur lequel s'étend leur juridiction. »

Fig. 53. — Pavillon de la Croix-Rouge à Léopoldville. Grâce à l'aide généreuse de l'Association Congolaise et Africaine de la Croix-Rouge, des hôpitaux pour Européens ont pu être créés dans des conditions très confortables à Banana, à Boma, à Léopoldville et à Stanleyville. La Compagnie du Chemin de fer du Bas-Congo a créé les hôpitaux de Kikanda (Matadi) et de Thysville.

Un hôpital existe dans chaque chef-lieu de district ; dans les autres postes, des mesures sont prises en vue d'assurer le service sanitaire.

Quarante médecins, tous anciens élèves de l'Ecole de médecine tropicale de Bruxelles, sont répartis entre les hôpitaux et les lazarets.

Des commissions d'hygiène, instituées depuis 1899 aux chefs-lieux de district et de zone, ont pour mission de surveiller et de compléter tout ce qui concerne la santé publique.

Deux fléaux menacent les populations congolaises : la variole et la maladie du sommeil.

De grandes épidémies de variole sévissaient au Congo avant l'occupation belge. Le gouvernement de l'Etat Indépendant s'est immédiatement occupé de les enrayer. Huit postes vaccinogènes, établis dans des centres d'élevage, fournissent le vaccin aux différents districts, et depuis quelques années, grâce à l'accélération des communications, certaines régions reçoivent directement le vaccin d'Europe. Les noirs se sont bien vite familiarisés avec les mesures préventives, et on peut affirmer qu'aujourd'hui, les épidémies de variole ne sont plus à redouter.

Les ravages de la terrible maladie du sommeil (la trypanosomiase), que les indigènes connaissent depuis longtemps, sont plus récents. Des cas isolés existaient dans tout le Bas-Congo, et,

Fig. 55. — Le laboratoire de l'Institut de bactériologie de Léopoldville, créé en 1899 par le docteur Van Campenhout.

depuis 1890, la maladie régnait en épidémie à Bolobo et à l'embouchure du Kasai. Depuis lors, sa marche envahissante s'est manifestée avec violence, remontant le fleuve et ses affluents : ses désastres menacent tout le centre de l'Afrique.

Et ainsi se pose ce problème angoissant : la civilisation, qui multiplie et développe les relations, porte donc avec elle un germe mystérieux de destruction des races noires.

Stimulés par les gouvernements coloniaux et particulièrement par l'Etat Indépendant du Congo, des savants de toutes nations se sont mis à l'œuvre. L'Institut bactériologique de Léopoldville, qui abrite les travaux de nos praticiens, a puissamment contribué à l'étude de la

Fig. 54. — Le nouvel hôpital des noirs de Boma. Une école professionnelle pour infirmiers y est annexée.

trypanosomiase. La lutte contre la maladie du sommeil est organisée depuis plusieurs années.

Les régions du Nord-Est et les hauts plateaux du Sud et du Katanga sont indemmes; il s'agit de les protéger. D'où l'installation de postes d'observation aux extrémités des grandes voies de pénétration, à Yakoma, Ibembo, Stanleyville, Kindu, Kabinda, Uvira et Lado (1).

Tous les passagers y sont visités par des médecins.

Indépendamment de ces postes, dans les régions contaminées, quatorze lazarets reçoivent en traitement les malades.

Des dispositions d'hygiène sont ordonnées à bord des steamers ; dans les stations et les villages, des mesures ont été édictées en vue d'éloigner des lieux habités et des étables la mouche tsétsé (agent véhiculaire du redoutable germe). Enfin, dans les postes officiels, missions, établissements commerciaux, villages, les Européens et les chefs indigènes reçoivent un enseignement pratique élémentaire qui leur permet de découvrir rapidement, parmi leur personnel, les malheureux suspects de trypanosomiase, de leur donner les premiers soins, et de les envoyer ensuite dans les lazarets.

Fig. 56. — Hôpital des noirs.
District de l'Équateur, station de Coquilhatville.

Avant de poursuivre notre voyage, disons un mot des **relations télégraphiques et téléphoniques** à l'intérieur de la colonie.

Fig. 57. — La ligne télégraphique Léopoldville-Coquilhatville dans la forêt de Lukolela.
Aspect caractéristique de la « grande forêt » équatoriale en site non inondé.

Les lignes télégraphiques existantes sont :

1° Boma-Lukula (suivant le chemin de fer du Mayumbe) = 80 klm.;

2° Boma-Matadi = 52 klm.;

3° la ligne du chemin de fer de Matadi à Léopoldville = 400 klm.;

(1) A Lado sont notamment visités les noirs venant de l'Est, de la province anglaise de l'Uganda, où la trypanosomiase exerce de grands ravages.

4° le tronçon Léopoldville-Coquilhatville — 1,200 klm.;

5° la ligne du chemin de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs; le 1er tronçon est achevé, il compte, de Stanleyville à Ponthierville, 127 klm.; sur le second tronçon, la ligne progresse avec le rail;

Fig. 58. — Les hommes du *Brabant* à la corvée du bois

6° Enfin, le fil Kasongo-Lac Tanganyka = 425 klm.

Divers projets sont actuellement à l'étude en vue de relier télégraphiquement Boma à Banana; Kwamouth au Katanga par la Lukenie, Lusambo et Pania Mutombo; Coquilhatville à l'Ubangi; l'Uele et Stanleyville. Ce sera la réalisation d'un réseau mettant Boma en communication avec les principaux centres de la colonie.

Quelles sont les relations télégraphiques du Congo belge avec la métropole?

La France possède une ligne, Brazzaville-Loango; de ce point court une ligne côtière jusque Libreville, où plonge le câble qui relie le Gabon à la France. Un câble immergé relie Léopoldville à Brazzaville. Enfin, nous verrons probablement la jonction prochaine de Boma au câble anglo-portugais, noyé à quelques lieues au large de Banana.

* * *

Prenons place, maintenant, à bord du *Brabant*, et remontons le fleuve jusqu'aux « Stanley Falls ».

## VI

## *De Léopoldville à Coquilhatville*

L'approvisionnement des steamers en combustible est l'une des préoccupations essentielles de la navigation intérieure; il est assuré, sur le réseau fluvial congolais, par des **postes de bois** convenablement échelonnés. Chaque poste compte vingt-cinq travailleurs qui s'oc-

Fig. 59. — Par 6° de latitude Sud, chûtes de Tshala, du Sankuru-Lubilache, affluent du Kasai
Sur les rives, aspect de savane aux arbres clairsemés. Le Kasai draine toute la partie Sud-Ouest de la colonie. Il est navigable jusque Luebo, approximativement à 5°23' de lat. S. Ses affluents sont tous interrompus, à peu près à la même latitude, par des chutes ou des rapides. Voir la carte au $\frac{1}{5,000,000}$ Accentuer d'un trait rouge, pour toutes les rivières congolaises, les rapides qui déterminent les limites de navigabilité.

cupent de rechercher le bois sec dans les forêts riveraines et de le débiter en bûches de m. 0.65 de longueur.

Fig. 59*bis*. — Aspect de la savane aux arbres serrés
Défrichement sommaire en vue de l'installation d'un poste.

Ces postes de bois sont pourvus de logements, afin de servir de gîtes d'étape aux vapeurs, ceux-ci ne navigant pas la nuit.

* * *

Quittant le vaste et calme Pool, aux rives basses et herbeuses, nous nous engageons bientôt dans le « **chenal** ». Ainsi dénomme-t-on la gorge sauvage de 200 kilomètres, comprise entre Tshumbiri et le Pool et dans laquelle le fleuve se précipite avec une vitesse presque torrentielle. Les rives du « chenal » sont très élevées et boisées, la largeur moyenne ne dépasse guère 1,500 m. C'est, durant deux jours, une navigation pénible et monotone.

* * *

A **Kwamouth** se déversent les eaux du **Kasai**, l'un des grands tributaires du Congo, celui dont le bassin est le plus étendu. Il correspond aux trois districts du Lac Léopold II, du Kwango et du Kasai.

La partie septentrionale, c'est-à-dire le district du Lac Léopold II, appartient à la grande forêt équatoriale ; la région située au Sud de la ligne d'eau Kasai-Sankuru-Lubefu est semi-forestière : c'est la « Savane australe », qui dégénère en « brousse » vers les bords du bassin.

* * *

L'aspect du sol de notre colonie affecte trois types principaux : forêt, savane et brousse.

Nous caractériserons plus loin la « **grande forêt équatoriale** ».

La « **savane** », expression conventionnelle que nous acceptons bien volontiers, s'applique, au Congo, à des étendues herbeuses agréablement ondulées, couvertes d'arbres de faible taille, tantôt clairsemés, tantôt serrés, ou réunis en bosquets touffus, en petits bois, voire en véritables forêts. Ce sont les sites les plus pittoresques de la colonie.

Certes, dans nos marches nombreuses à travers les forêts de l'Equateur, nous avons subi le charme profond des frondaisons imposantes où règne nuit et jour un silence mystérieux, mais combien plus variées, plus riantes étaient nos randonnées dans la savane de l'Uele, où nous pouvions joyeusement souligner nos croquis de route des mots « aspect de parc », sans cesse répétés.

Les rivières, en région de savane, sont bordées de bandes boisées, d'un développement latéral parfois considérable ; et remontant ces cours d'eau, en vapeur, en pirogue ou à gué, nous circulerons, charmés, sous de verdoyantes « galeries » aux détours capricieux souvent

Fig. 60. — A Lusambo, chef-lieu du district du Kasai, le labourage.

pleins d'imprévus. La savane congolaise comprend, outre les immenses territoires du Sud, tout le bassin de l'Ubangi-Uele en amont des rapides de Zongo.

Le méridien 23°54' divise la savane australe en deux parties : les territoires de l'Est sont administrés par le « Comité spécial du Katanga »; la partie occidentale, fertile et peuplée, particulièrement riche en produits forestiers, est ouverte aux opérations commerciales de l'importante et prospère « Compagnie du Kasai ».

La « **brousse** » est une végétation d'herbes hautes et dures, parsemées parfois de quelques arbustes, chétifs et rabougris. Tel est l'aspect du Bas-Congo aux environs de Boma, des croupes et des côtes rocailleuses du district des cataractes et du Stanley-Pool, des crêtes de la périphérie congolaise.

Dans ces régions, chaque année, à la saison des « herbes sèches », les indigènes mettent le feu à la brousse; les immenses incendies qui en résultent ont évidemment l'avantage d' « ouvrir le pays », de détruire une faune malfaisante de reptiles et d'insectes, de procurer aux natifs l'occasion de chasses faciles et fructueuses, mais il en résulte un dommage évident pour le reboisement de ces territoires. Aussi un arrêté du gouverneur général autorise-t-il les commissaires de district à interdire cette coutume dans les endroits propres au développement spontané de la végétation forestière.

Fig. 62. — Danseurs Bakuba

Les danses Bakuba constituent un des spectacles les plus curieux qu'il soit donné d'admirer au Congo. Elles servent de prétexte au déploiement du luxe ingénieux dont le Bakuba est si jaloux. Seuls les « Bambi », chefs de village, ont le droit de garnir de cauris et de plumes leurs superbes coiffures de danse.

Pour compléter l'aperçu physique du Congo méridional (territoires situés au Sud du deuxième parallèle), voici, avec une approximation suffisante, comment **les saisons** s'y répartissent :

Fig. 61. — Huttes Bakuba

Les Bakuba, qui sont des Bantu de la « savane », habitent la région comprise entre le Kasai et le Sankuru. Ils constituent une population intelligente, travailleuse et artiste, dont l'étonnante organisation actuelle semble comme un vestige d'une splendeur passée (Fd Harroy).

Le sentiment artistique des Bakuba se révèle par les dessins de leurs nattes et des parois extérieures de leurs propres et coquettes maisons.

1° de mi-mai à septembre, *saison sèche*, ou des moindres pluies; saison saine, agréable, durant laquelle la température est relativement modérée, sans écart thermique excessif entre le jour et la nuit. A la côte, vers Banana, il y a pour ainsi dire absence complète de pluie en juin, juillet et août; cette période de sécheresse absolue diminue de durée quand on s'avance vers l'intérieur du continent.

2° d'octobre à la mi-mai, *saison des pluies* avec intercalation d'une *petite saison sèche* vers décembre et janvier.

C'est la saison chaude, la saison des orages, des tornades.

Il règne alors — sauf certaines corrections dues à la latitude et à l'altitude — une température variant de 27 à 30° le jour et de 20 à 24° la nuit. La différence entre les températures de jour et de nuit est en moyenne de 8°5 (à Bruxelles 7°2 seulement); elle est moindre à Banana, plus considérable à l'intérieur. C'est cet abaissement thermique qui provoque, chez les imprévoyants, le plus grand nombre de maladies.

L'ordre de ces saisons est renversé au Nord de l'Equateur, c'est-à-dire dans la partie septentrionale de la grande forêt et dans la savane de l'Uele.

Nous évoquerons par la suite les conditions climatologiques de la « grande forêt » et des hauts plateaux de l'Est et du Sud.

* * *

En amont de Tshumbiri, et il en sera de même jusque Basoko, l'aspect du fleuve est grandiose : c'est une succession de larges expansions parsemées d'îles nombreuses aux aspects les plus variés. Cette partie du cours du fleuve correspond à la région la plus déprimée du plateau central, c'est la « grande courbe équatoriale ». Au sommet de la courbe, à Bumba, nous nous trouverons au milieu d'un véritable pool, coupé d'un fouillis d'îlots ; le fleuve y atteint une largeur voisine de quarante kilomètres (1).

Fig. 63. — Dima, siège de la direction de la Compagnie du Kasai
Cet organisme, né en 1901 de l'entente des quatorze sociétés qui commerçaient dans le bassin du Kasai, a comme champ d'action la région comprise à l'Ouest par le Kwilu-Inzia, à l'Est par la limite du Comité spécial du Katanga, au Nord par la crête de partage entre Kasai et Fini-Lukenie, le 22e méridien puis le Sankuru-Lubefu.

**A Lukolela,** nous franchissons la **lisière Sud de la grande forêt** qui s'étend sur les terrains les plus récemment déposés dans la grande dépression congolaise. C'est la région la plus heureusement favorisée au point de vue du régime pluvial : les pluies s'y répartissent de façon à peu près uniforme durant toute l'année,

Fig. 64. — Le vapeur *Brabant* longe une rive semi-inondée

tandis que les pays de savane du Sud — Bas-Congo, Kasai, Haut-Lualaba — et du Nord — Ubangi-Uele — sont affectés d'une saison sèche (1).

Les territoires forestiers proprement dits, sauf en certains points de la lisière Nord et Nord-Est, ne passent pas brusquement à la savane ou à la brousse à partir de la limite indiquée sur la carte. En dehors de cette ligne nécessairement schématique, existent encore des régions très vigoureusement boisées. Nous avons d'ailleurs déjà dit qu'en pays de savane les vallées de rivières sont ombragées.

Le *régime climatologique* de la « grande forêt », dans sa partie vraiment équatoriale, (entre les parallèles 2° Sud et Nord), est à peu près le suivant :

1° de la mi-mai au mois d'août, *saison des moindres pluies*, appelée improprement, pour cette région surtout, saison sèche ;

2° de septembre à la mi-décembre, *saison des pluies* ou *saison chaude* ;

3° de la mi-décembre à février, *petite saison sèche* ;

4° mars, avril et mi-mai, *petite saison des pluies*.

La température maxima est légèrement infé-

(1) *L'Etat Indépendant du Congo*, par A. J. Wauters; Bruxelles 1899. — 2me partie : *Géographie physique.*

(1) Déployer la carte au 1/5,000,000. Teinter de vert la limite de la « grande forêt ».

rieure à celle déjà citée pour la « savane »; l'écart thermique de jour et de nuit est aussi un peu moindre. Les figures 19 et 57 nous ont

Carte VII. — L'occupation du Congo moyen et du Kasai en 1884.

montré l'aspect de luxuriante et majestueuse beauté que présente la forêt équatoriale quand elle a pu se développer normalement.

Il n'en est pas toujours ainsi.

Le régime d'érosion pluviale et fluviale qui suivit l'évacuation du lac Lubilachien — relire page 16 — aboutit à une atténuation très avancée du relief du pays et à la régularisation du cours du fleuve et de ses affluents principaux. Il fut un temps où le bassin du Congo présentait l'aspect d'une immense plaine ondulée parcourue par de vastes cours d'eau aux allures paisibles. Survint alors un phénomène identique à celui qui s'était déjà accompli deux fois depuis la fin des temps primaires : un affaissement relatif des parties centrales du bassin accompagné de relèvement en bourrelet des régions périphériques, ce qui barra la route au grand fleuve et restitua un régime torrentiel aux affluents supérieurs.

Alors s'établit le lac intérieur qui déposa les vastes nappes d'alluvions qui bordent le fleuve actuel entre le confluent du Lomami et Tshumbiri, image atténuée des grandes mers intérieures des époques précédentes. Le nouveau lac s'élevant rapidement, les eaux finirent par reprendre le chemin de leur ancien déversoir (1).

Les rivières postlubilachiennes, aux allures paisibles, coulaient dans ce qui est aujourd'hui encore leur lit majeur; puis, après le phénomène que nous venons d'évoquer, leur niveau de base s'abaissa et en même temps leur débit diminua : elles se mirent à décrire de multiples méandres dans leur ancien lit, où elles creusèrent leur lit actuel, leur lit mineur.

Il existe donc, dans la dépression congolaise, des terrains très bien drainés, échappant aux inondations, et des terrains que l'inondation recouvre encore à la saison des pluies et qui sont les lits majeurs des rivières équatoriales. En dehors de ces lits majeurs, la forêt s'est développée régulièrement, dans toute sa majesté

Fig. 65. — Pêcheries sango dans les rapides de Banzyville (Haut-Ubangi).
Le 20 avril 1884, le capitaine Hanssens et le lieutenant Van Gèle, accompagnés de MM. Courtois, Guérin et Amelot, à bord de l'*En Avant*, s'engagèrent les premiers dans les eaux de l'Ubangi et s'y assurèrent, par traité avec les chefs indigènes, le protectorat des deux rives. — Quelques mois plus tard, le Rév. G. Grenfell remonta à son tour l'Ubangi jusqu'au premier barrage, le rapide de Zongo (4°20' Nord). — Fin décembre 1887, Van Gèle, secondé par le lieutenant Liénart, parvint à tirer l'*En Avant* au delà des rapides de Banzyville et arriva, en janvier 1888, chez les Yakoma, au confluent de l'Uele et du Bomu. Le problème de l'Ubangi-Uele était résolu.

(1) J. Cornet, *La Géologie du Congo d'après nos connaissances actuelles*. 1897.

(figures 19 et 57); nous y trouverons les villages et les cultures, tandis que dans les parties semi-inondées, la végétation sylvestre se présente en général comme un fouillis inextricable de lianes et de palmiers de toutes espèces que dominent toutefois des arbres de forte taille.

C'est sous ce dernier aspect que les rives boisées et semi-inondées apparaissent au voyageur remontant le fleuve. Il arrive que le lit actuel du fleuve ou d'un affluent longe une berge du lit majeur ; nous y découvririons la belle et grande forêt proprement dite, si ces emplacements n'avaient été choisis et défrichés pour les villages et les cultures.

65 *bis*. — A Banzyville. Danse de guerriers sango.

Dans les hauts cours des rivières de la région forestière, les lits majeurs se rétrécissent; la rivière s'étant enfoncée, on a l'impression de naviguer en pays montagneux, mais ce n'est là qu'une illusion. Ces hautes falaises argileuses, qui montrent à la base leur sous-sol gréseux, sont les rives, aujourd'hui à pic, des anciennes rivières descendues dans le plateau.

Fig. 68. — L'exercice du canon.

Fig. 67. — Un détachement de la Force publique à un exercice à feu.

* * *

Après Lukolela, voici l'étranglement tumultueux de Liranga-Gombe, puis un vaste pool, dans lequel aboutit l'**Ubangi** au milieu d'îles nombreuses et boisées. Vers notre droite, une succession de villages riverains, bien peuplés et tapageurs, et, au débouché du petit chenal qui fait communiquer le fleuve avec le lac Tumba, nous abordons à **Irebu**, camp d'instruction.

« Sur la rive, ombragée de beaux arbres, écrit M. Vandervelde, qui visita Irebu en septembre 1908, s'alignent, devant des parterres de fleurs, les magasins et les maisons des blancs. Derrière sont les hangars où se font les théories, et où va bientôt s'ouvrir une école. Pour bâtir tout cela, le commandant Jeuniaux n'avait d'autre main-d'œuvre que ses recrues, d'autres matériaux que les lianes, les bambous, l'argile du pays. Il a trouvé des artisans parmi les jeunes sauvages qu'on lui envoyait pour en faire des soldats.

» Il leur a appris à cuire des briques, à maçonner, à charpenter, à fabriquer des meubles. Il a dû, ne recevant pas de clous, en confectionner lui-même avec de vieilles baguettes de fusils et des fers de caisses d'emballage. Il a, en un mot, créé Irebu de toutes pièces, et, cependant, lorsqu'on se trouve dans son hospitalière

demeure, dans sa maison où cent détails charmants révèlent la présence d'une femme, on ne se douterait pas que cette maison tout entière, avec tous ses meubles, a été faite par un officier qui n'était, avant l'Afrique, ni architecte, ni maçon, ni charpentier (1). »

Profitons de cet arrêt au camp d'instruction d'Irebu pour esquisser l'**organisation militaire de notre colonie.**

La Force publique (2) est recrutée par la milice (durée de service: sept ans à l'actif, cinq ans à la réserve) et par le volontariat (durée de service: trois ans au minimum). Les soldats, miliciens ou volontaires, sont instruits, pendant un an, dans les camps de Luki, Irebu et Lisala, puis versés dans les compagnies. Les volontaires, recrutés pour moins de quatre ans, sont instruits aux chefs-lieux de district ou de zone. Il y a, par district ou zone, une compagnie, dont l'effectif est en rapport avec l'étendue du territoire.

Fig. 66. — Le débarcadère du camp d'Irebu.

Une force atteignant généralement le quart de cette unité forme groupement central au chef-lieu de district ou de zone, sous l'autorité directe du commandant de compagnie. Le restant est réparti entre les secteurs. Au chef-lieu de chaque secteur stationne un peloton ou une section, commandé par un officier ou un sous-officier.

La Force publique comprend en outre :

*a*) Un corps de réserve rapidement mobilisable dont le noyau stationne en permanence à Lukula (Mayumbe) ;

*b*) Une école de candidats sergents-comptables ;

*c*) Une école d'armuriers.

Une troupe congolaise ne peut être constituée qu'au moyen de noirs encadrés dans des proportions convenables par des gradés européens : une troupe blanche serait incapable de vivre, de se mouvoir, donc de combattre dans le centre africain. Elle y constituerait un élément lourd, encombrant, accessible à la démoralisation, et dont se joueraient aisément les bandes indigènes, plus mobiles, moins exigeantes.

Fig. 69. — Ménages de gradés de la Force publique au camp d'Irebu.

(1) E. Vandervelde, *Les derniers jours de l'Etat du Congo.* (*Journal de Voyage*, 1909.)

(2) La Force publique congolaise comptait au 1er janvier 1909 : 165 officiers et 248 sous-officiers européens, 1,500 gradés et 12,386 soldats indigènes.

Nous arrivons à **Coquilhatville**, chef-lieu du district de l'Equateur, à sept kilomètres en amont de la station que créèrent, en 1883, les lieutenants Van Gèle et Coquilhat.

## VII. - *Coquilhatville et Eala.*

### L'Agriculture au Congo.

Coquilhatville est le siège d'un tribunal de première instance et d'un conseil de guerre (1).

Les chefs des environs nous attendent à la rive ; plusieurs d'entre eux sont porteurs d'une

Fig. 72. — Village « wangata » près de Coquilhatville

Fig. 70. — Les chefs de la région de Coquilhatville nous attendent à la rive...

(1) *La Justice au Congo.*

Il y a au Congo belge :

1° Six tribunaux de 1re instance composés de magistrats de carrière, et qui, au point de vue de leur ressort respectif, se partagent la colonie en six territoires sensiblement de même étendue. Ces tribunaux siègent périodiquement dans les différentes régions de leur ressort ;

2° Des tribunaux territoriaux ayant comme juge le commissaire de district et comme officier du ministère public un docteur en droit. Il n'existe de tribunaux territoriaux que dans les localités difficilement accessibles aux tribunaux de 1re instance.

Cette composition des tribunaux territoriaux est toute temporaire, le gouvernement s'occupant activement de remplacer par des magistrats de carrière les agents administratifs nantis de fonctions judiciaires.

Les officiers du ministère public, docteurs en droit, possèdent de plus un certain pouvoir juridictionnel pour trancher les petits différends au cours de leurs tournées.

Dans toutes les garnisons importantes siège un conseil de guerre, composé généralement des mêmes éléments que le tribunal territorial correspondant ;

3° A Boma, un tribunal et un conseil de guerre d'appel ;

4° A Bruxelles, un conseil supérieur siégeant tantôt comme cour d'appel, tantôt comme cour de cassation.

médaille aux armes de la colonie, insigne de leur reconnaissance officielle.

Définissons **les chefferies indigènes**.

Le Congo belge se divise en douze provinces, ou plutôt, pour employer la terminologie congolaise, en douze districts; les districts se divisent en secteurs, les secteurs en circonscriptions de

Fig. 71. — Femme wangata.

déjà des chefferies indigènes, mais pour diverses raisons, son application fut localisée à quelques régions.

Fig. 73. — Femmes wangata, indigène et demi-civilisées. Le collier, en cuivre massif, de la personne de gauche, pèse 12 kg.

Fig. 74. — Station de Coquilhatville en 1903. Au premier plan, le bureau des postes et télégraphes.

postes, et celles-ci en chefferies. Dans certains districts, d'étendue considérable, il existe une subdivision intermédiaire entre le district et le secteur : c'est la zone (1). Un décret du Roi-Souverain, en date du 6 octobre 1891, traitait

(1) Déployer la carte 1/5,000,000e. Accentuer en bistre les frontières de la colonie et les limites de district. Souligner d'un trait de même nuance les chefs-lieux de district et de zone; souligner d'un trait rouge *tous* les postes officiels.

Plus tard, le gouvernement décida de généraliser et de compléter les prescriptions de 1891, et un décret du 3 juin 1906 fit de la chefferie indigène la subdivision ultime de l'organisation administrative de la colonie.

Les lignes suivantes, extraites d'un rapport des secrétaires généraux, exposent clairement le principe des chefferies :

« Ce sera un intermédiaire souple, et pour ainsi dire populaire, qui servira de trait d'union entre l'Etat et les indigènes, leur fera accepter les ordres du pouvoir, et qui acquerra en outre, en vertu d'une investiture officielle, une influence suffisante sur les populations pour les maintenir dans l'obéissance. »

Les limites et la composition de la chefferie, devenue unité organique, les droits et les devoirs des chefs en matière administrative comme en matière judiciaire, sont réglés par la coutume indigène en tant que celle-ci n'est pas contraire aux règles d'ordre public universel ou aux lois de la colonie.

Fig. 75. — La Grande Avenue de Coquilhatville en 1894.
A droite et à gauche, des alignements de jeunes plants de caféiers encerclés de petits bâtonnets.

La région de Coquilhatville appartient à la grande forêt équatoriale, où les conditions climatologiques sont particulièrement favorables au développement des plantes tropicales à végétation ininterrompue, et l'on conçoit que cette belle station soit devenue un centre de cultures de premier ordre.

Fig. 76. - La même en 1898.

Les plantations de Coquilhatville, commencées en 1893, couvrent une superficie de 800 hectares. Elles comprennent près de 300,000 caféiers en plein rapport, des champs de cacaoyers et diverses cultures d'essences à caoutchouc, l'ensemble sillonné de larges avenues bordées d'arbres fruitiers tropicaux de toutes espèces.

Depuis 1900, Coquilhatville compte une annexe intéressante, c'est le Jardin d'**Eala**.

### L'agriculture au Congo. L'action gouvernementale. Les entreprises privées.

Depuis longtemps, le gouvernement de la colonie a reconnu et proclamé que l'agriculture, parallèlement à l'industrie minière, devait être à la base de la prospérité économique et humanitaire du Congo belge. Et parmi les œuvres les plus durables accomplies par l'Etat Indépendant, on doit citer l'organisation du service de l'agriculture. Le quart de siècle qui vient de s'écouler ne pouvait évidemment voir se réaliser la transformation d'un pays neuf en pays agricole, mais les bases jetées sont puissantes, et l'expérience acquise, déjà considérable. Dès aujourd'hui, on peut envisager avec confiance l'avenir agricole de notre colonie.

**La direction du service de l'agriculture** a pour attributions principales :

Fig. 77. Une allée de cocotiers à Eala.

*a)* Les travaux du jardin botanique et d'essai d'Eala;

Fig. 78. — Vue du jardin botanique; à droite un coin de la vérandah du directeur.

*b)* L'étude des essences forestières et leur exploitation, le service du contrôle forestier (21 agents) ;

Fig. 80. — Le Borassus flobellifer. — C'est l'arbre de certaines régions de brousse; il y résiste très bien aux incendies d'herbes.

Fig 70. — Ficus à la rive d'Eala.

Fig. 81. — L'arbre des voyageurs (Ravenala mada ascariensis). Les feuilles de cette plante curieuse sont agencées de telle façon que l'eau pluviale est amenée dans les gaines formées par les pétioles, où elle se conserve fraîche et limpide. Cette plante, offrant ainsi des réserves d'eau, présente un grand intérêt pour les pays à climat sec.

Fig. 82. — Arbre à gutta-percha, originaire de Sumatra. Espèces expédiées à Eala par les soins du jardin colonial de Laeken (1), sous forme de petits plants en pots maintenus en caisses vitrées. Leur acclimatation est démontrée. Dès que les arbres donneront des graines, on pourra les considérer comme établis dans le centre africain.

(1) Les organismes métropolitains de la direction de l'agriculture sont :

1° A Laeken, le jardin colonial, la ferme modèle et un établissement de culture maraîchère et fruitière ;

2° A Tervueren, un second établissement de culture maraîchère et fruitière.

*c)* La surveillance générale des cultures de rapport, des cultures vivrières, des travaux de reboisement, etc.;

*d)* L'élève du bétail (8 vétérinaires et 17 éleveurs).

Nous ne parlerons ici que des travaux d'**Eala** (1).

Au jardin botanique, on réunit non seulement une collection aussi complète que possible de spécimens de la flore indigène, mais aussi les végétaux exotiques, tropicaux ou intertropicaux utiles au point de vue commercial et industriel, et dont l'acclimatation peut être utilement tentée.

Cette partie d'Eala mesure 20 hectares. Environ un millier d'espèces botaniques scientifiquement déterminées y sont cultivées par groupements distincts, selon leur ordre naturel.

Le jardin d'essai, en quelque sorte le corollaire du jardin botanique proprement dit, sert exclusivement à la culture expérimentale des plantes susceptibles de rendement commercial. Sur une étendue de 80 hectares, nous y trouvons toutes les plantes de rapport des régions tropicales du globe que l'on peut classer dans les catégories suivantes :

*a)* plantes à caoutchouc : arbres et lianes africains et étrangers ;

*b)* plantes à gutta-percha (Sumatra) ;

Fig. 83. — Vue de la vanillière d'Eala, prise en avril 1907. Les vanilliers avaient alors 1 mètre de haut. Deux ans après, certaines tiges atteignaient 10 à 12 mètres.

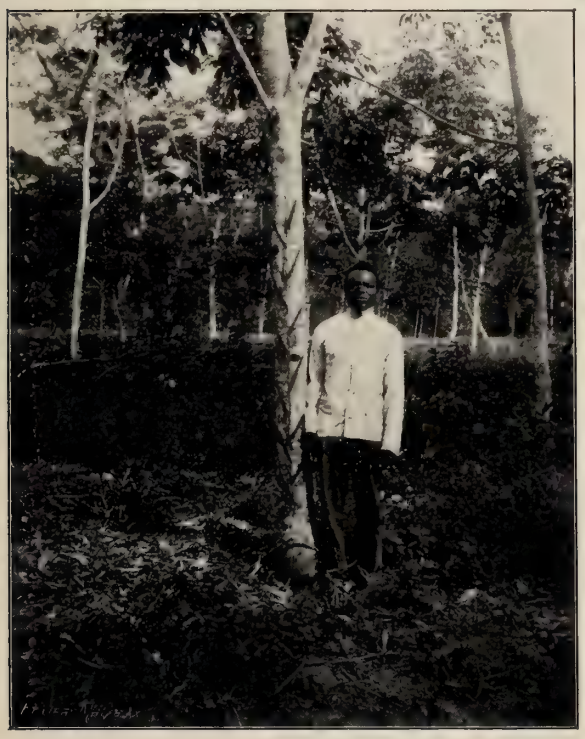


Fig. 84. — Hevea brasiliensis, caoutchouquier du Para (Brésil). Manière rationnelle de saigner un arbre à caoutchouc.

L'hevea est un arbre gigantesque dont on pourrait comparer le feuillage à celui de notre frêne. Introduit à Ceylan et en Malaisie, il y a fourni des rendements très importants; aussi les planteurs indiens ont-ils donné à sa culture un développement considérable. Au Congo, des expériences faites, il résulte qu'on peut s'attendre à de très bons résultats.

*c)* plantes à Balata (gutta de Guyane) ;

*d)* plantes pseudo-alimentaires : caféiers, cacaoyers, théiers, etc.;

*e)* plantes à parfum : verveine, citronnelle, vétiver, patchouli, etc.;

*f)* plantes tinctoriales et tannantes : rocou, cachou, etc.;

*g)* plantes médicinales;

*h)* plantes à épices et à aromates : cannelier, muscadier, giroflier, vanillier, etc.;

*i)* plantes textiles : coton, chanvre-aloès, chanvre de sisal, jute, abaca, ramie, etc.;

Des essais de culture de diverses espèces de coton sont poursuivis en même temps dans d'autres centres agricoles, notamment dans le Bas-Congo à Kalamu, à Tshela, à Kionzo (près de Matadi) et chez les chefs indigènes du Mayumbe.

*j)* plantes fourragères ;

*k)* plantes fruitières;

*l)* plantes alimentaires, etc.;

Les espèces les plus intéressantes sont actuellement celles de la première catégorie; nous

(1) L. Pynaert, *Le Jardin d'essai d'Eala.* (*Expansion Belge*, nos 2, 3, 4 et 5 de 1909.)

Fig. 85. - Irehs, appelés Funtumia elastica depuis 1902.
L'ireh est l'un des principaux producteurs de caoutchouc d'Afrique centrale. Les spécimens de la figure 85 ont été plantés en 1901 ; ils mesurent actuellement (en septembre 1908) 13 mètres de haut et 0m90 de circonférence de tronc à un mètre du sol

Fig. 86. — Entrée du Jardin d'essai, à Eala.
A gauche, des Castilloa Tunu ; plantés en 1901, ils mesurent aujourd'hui (sept. 1908) 12 mètres de hauteur et 1m09 de circonférence à la base ; à droite, des Castilloa elastica.

Fig. 88. — La ferme d'Eala.
Sans culture, sans élevage, on ne développe guère une contrée, ni même un poste. Il faut, des l'occupation, songer à pourvoir à l'alimentation des habitants. D'un autre côté, un planteur doit disposer d'animaux de trait pour ses machines agricoles et d'engrais pour fumer ses plantations. Eala possède tout cela.

trouvons à Eala les variétés suivantes d'arbres à caoutchouc, rangées par ordre de priorité :

1° L'Hevea brasiliensis (caoutchouquier du Para) dont on estime le rendement annuel à 250 grammes de caoutchouc, dès la huitième année ;

2° Le Funtumia elastica (Ireh), caoutchouquier d'Afrique centrale, dont le rendement moyen annuel est estimé à 125 grammes, à partir de la huitième année ;

3° Les Castilloa Tunu et elastica (caoutch. d'Amérique centrale) ;

4° Le Ficus elastica (caoutch. d'Inde) introduit au Congo depuis longtemps ;

5° Le Manihot glaziovii (caoutch. de Ceara).

L'ordre de priorité établi provient de la facilité de la culture, de la valeur du produit, de la résistance aux maladies et de la durée de vitalité de l'espèce.

Les essais portent également sur les lianes à caoutchouc africaines et étrangères ; les résultats obtenus sont encore insuffisants pour juger du rendement de semblables cultures (1).

Les études expérimentales et comparatives poursuivies à Eala guident le gouvernement dans les mesures qu'il édicte en vue d'assurer la protection et la replantation des essences à caoutchouc.

Un décret en date du 22 septembre 1904, complétant les décrets de 1899 et de 1902, stipule que par tonne de caoutchouc frais récoltée, il sera mis en terre 500 plants d'arbres ou de lianes laticifères (150 s'il s'agit du caoutchouc dit « des herbes »). Les agents du contrôle forestier, par des visites fréquentes aux champs de culture, veillent à l'exécution de ces prescriptions.

(1) Les résultats obtenus par la direction de l'agriculture dans ses divers établissements sont publiés régulièrement par les soins de l'Office colonial, en annexe au *Bulletin officiel du Congo belge*.

Une ferme modèle est annexée au jardin d'Eala : elle compte cinquante têtes de gros

Fig. 87. — Ces récolteurs de caoutchouc de lianes incisent en plaies circulaires le tronc et les rameaux secondaires ; les incisions sont distantes d'environ 0m50 les unes des autres ; des petits pots reçoivent le latex. Celui-ci, par coagulation, donne le caoutchouc frais que l'on soumet alors à une dessiccation d'un mois sur séchoirs abrités.

bétail, trois cents chèvres et moutons et des animaux divers de basse-cour.

Nous trouvons encore à Eala une station météorologique, des laboratoires de chimie agricole et de pathologie végétale et une école professionnelle.

Tous les jeunes agents du service de l'agriculture font un stage à Eala.

Cet établissement est en relation avec tous les jardins botaniques du monde entier et les échanges de graines sont constants.

## VIII. - *Le pays des Bangala.*

Après Coquilhatville puis Lulonga, voici **Nouvelle-Anvers,** chef-lieu du district des Bangala (1). La station de Nouvelle-Anvers fut créée, en mai 1883, par le capitaine Hanssens et le lieutenant Coquilhat. Le regretté Coquilhat, dans son beau livre *Sur le Haut-Congo*, nous conte de façon pittoresque et précise

Fig. 90. — Un coin de Nouvelle-Anvers en 1900.

son installation chez les « terribles » Bangala (2).

Saluons en passant la mémoire de cet illustre pionnier de l'œuvre belge en Afrique centrale.

Fig. 91. — Les pêcheuses bangala du Musée de Tervueren (3)

Que de fois, dans nos veillées sous la sylve équatoriale, avons-nous parcouru et médité le récit passionnant de la création de Nouvelle-Anvers, pages sublimes d'où se dégagent avec grandeur les difficultés déconcertantes du début et la volonté triomphante des premiers d'entre nous.

« Nous sommes à six cents kilomètres de Léopoldville, écrivait Coquilhat, et à onze cents de la mer, coupés de toute communi-

Fig. 89. — Nouvelle-Anvers en août 1885, d'après une esquisse de Coquilhat.

(1) *Les Bangala*, Cyr. Van Overbergh, 1907.

(2) *Sur le Haut-Congo*, Coquilhat.

(3) *Annales du Musée de Tervueren. Zoologie. Les poissons du Congo*, par G. A. Boulanger.

*Les Pêcheries et les poissons du Congo*, par A. Goffin, sous-chef de bureau aux colonies. Bruxelles 1909.

cation avec le monde civilisé et l'expédition, et livrés à nous-mêmes pour créer, avec d'infimes ressources, le noyau d'un centre civilisateur au milieu de populations primitives à peine entrevues.

» Cette situation nouvelle, dans laquelle l'initiative aura libre carrière, est pour nous d'une saveur toute spéciale. Malgré l'aspect un peu farouche des indigènes, nous avons confiance. Leurs agglomérations ne paraissent ni très denses ni fort unies politiquement ; une fraction au moins est accessible et se prête à la conversation et à l'échange de vivres contre les marchandises. C'est le premier chaînon d'une suite de liens à nouer. C'est une sensation délicieuse de se sentir maître absolu de ses actes, nettement responsable de leurs résultats et investi d'une mission bien définie, belle par son but élevé et grosse de conséquences avantageuses au progrès, si elle réussit ! Là est le stimulant de notre activité, la raison de notre indifférence pour l'absence de confort, et l'une des causes du maintien de notre santé dans des conditions hygiéniques défectueuses. »

Avant de quitter la station de Nouvelle-Anvers, je crois utile de vous initier en quelques mots à l'**alimentation des Européens** dans les stations officielles, établissements commerciaux et missions religieuses. Les administrations métropolitaines expédient périodiquement à leurs agents :

Fig. 92. — Le bétail de Banzyville. Un jeune éléphant s'est mêlé au troupeau.

Fig. 93. — Le rhinocéros blanc, tué près de Lado, par M. A. Solvay.
*La faune congolaise* comporte essentiellement : 1°, dans les régions de brousse et de savane, des lions (particulièrement nombreux aux environs des Grands Lacs), des rhinocéros des buffles (que l'on rencontre aussi en forêt), des civettes, des mangoustes, des cervals, etc.

1° Certaines denrées : beurre, sucre, farine, épices et le vin (en moyenne un demi-litre par agent et par jour) ;

2° Des graines potagères. Dans tous les établissements occupés par des blancs, des potagers ont été créés depuis longtemps et on y cultive

Fig. 94. — Le farniente chez l'hippo.
*Faune congolaise* : 2°, Partout, en pays de savane et de brousse comme en forêt : l'éléphant (en troupeaux particulièrement nombreux dans le Nord), l'hippopotame, le sanglier, l'antilope (les troupeaux les plus nombreux en plaine), des singes d'espèces très variées, le léopard (plus répandu et plus féroce en pays herbeux), l'écureuil, l'hyène, etc.

avec succès presque tous les légumes, tant tropicaux qu'européens.

Fig. 95. — Ces indigènes viennent de vendre à un blanc la dépouille d'un cochon sauvage

De plus, une partie du budget journalier est consacrée à l'achat de vivres indigènes : légumes, céréales, volaille, petit bétail, poisson. De nombreuses populations congolaises pratiquent l'élevage du mouton, de la chèvre, du cochon et des oiseaux de basse-cour (poules et canards). Seuls, les indigènes des régions herbeuses du Nord et de l'Est possèdent des troupeaux de gros bétail que le gouvernement s'occupe activement de propager dans tous les districts de la colonie.

L'important service de l'élevage du gros bétail et de son utilisation pour les travaux agricoles est assuré par huit vétérinaires et dix-sept éleveurs. Ce personnel dirige cent postes

Fig. 97. — L'okapi de la station d'Api.
Ruminant de la famille des Giraffidés, intermédiaire entre les « Giraffidæ » tertiaires et les girafes actuelles.
L'okapi, signalé dans les régions Nord et Nord-Est de la grande forêt congolaise, a surtout été observé et chassé dans le Haut-Ituri (lire à ce sujet les *Annales du Musée de Tervueren*, de septembre 1907).
*Faune congolaise : 3°*, au Nord de la grande forêt : la girafe, l'okapi, le rat des roseaux, le lapin, etc.

Fig 96. — L'antilope, type « Valengi », antilope-cheval.

Fig: 98. — Les zèbres capturés au Katanga par le capitaine Nys.
*Faune congolaise : 4°*, au Sud : le zèbre, le lynx, etc.

Dans les régions élevées on est même parvenu à acclimater le blé et la pomme de terre.

répartis principalement dans les régions des savanes, la grande forêt convenant beau-

coup moins pour l'établissement de fermes d'élevage.

Fig. 100. — Vapeur au large d'Upoto.

Ajoutons incidemment que les troupeaux de Mateba et de l'Angola fournissent régulièrement de la viande fraîche aux stations du Bas-Congo et à Léopoldville.

Enfin, les gibiers de toutes espèces, de poil et de plume, fournissent un précieux appoint, et vous conclurez avec moi, chers lecteurs, qu'avec l'aide d'un boy-cuisinier raisonnablement dressé, nos tables africaines présentent un confort suffisamment substantiel.

Fig. 99. — L'habitation du commandant du camp d'instruction de Lisala.

A bord des steamers, toutefois, les conditions sont plus délicates : malgré les provisions de légumes que les capitaines peuvent se procurer dans les stations riveraines, malgré les quelques chèvres et poules achetées aux indigènes, les conserves prennent large place dans les menus.

Il y a là une lacune que comblera bientôt, espérons-le, l'initiative privée. Une compagnie commerciale qui échelonnerait, de Léopoldville à Stanleyville, quelques postes de ravitaillement, s'approvisionnant régulièrement à des stations d'élevage bien choisies, ferait certes de brillantes affaires.

Les éléments principaux de l'**alimentation** végétale chez l'**indigène** sont, dans la région centrale, le manioc et la banane. Le manioc est utilisé sous forme de chikwangue, de carotte bouillie à l'eau ou de farine; le premier de ces usages est le plus général. Aliments secondaires : patates douces, ignames, kundju (vulgairement « pommes de terre aériennes »), arachides, courges, épinards, feuilles de manioc, maïs, huile de palme, etc.

Dans la Province Orientale, l'Uele et le Sud de la colonie, les noirs se nourrissent surtout de céréales : maïs, sorgho, éleusine, sésame, millet. En amont de Stanleyville, les Arabes ont introduit la culture du riz, qui, aujourd'hui, se généralise dans toute la colonie.

Epars dans les champs indigènes, nous trouverons quelques plants de tabac, des buissons de ricin, des touffes de poivriers (pili-pili). Quelques rares populations cultivent le chanvre pour le fumer, mais on conçoit que les Européens s'occupent énergiquement de faire disparaître ce dangereux végétal.

Le nègre est très friand de viande et de poisson.

L'eau est sa boisson habituelle; les chefs et les hommes libres ne dédaignent cependant pas le vin de palme et diverses boissons fermentées, bières de canne à sucre, de banane, de sorgho, d'éleusine ou de maïs.

*
* *

Au delà de Nouvelle-Anvers, la vallée du fleuve s'élargit considérablement; les rives et les îles, basses et boisées, sont

Fig. 101. — Guerrier et femmes upoto.
Les tresses de grosses perles blanches sont les parures caractéristiques de ces dames d'Upoto. Certaines garnitures atteignent un poids de 15 à 20 kilogs. Aux pieds et aux poignets, des bracelets massifs en cuivre.

inondées pendant la moitié de l'année; le vapeur, à la montée, emprunte de préférence les chenaux

Fig. 101bis. — SUR LE HAUT-CONGO : VISION ÉQUATORIALE. *Reproduction interdite.*

Au premier plan, végétation semi-inondée; les crues annuelles ont mis à nu les racines les plus exposées. Au loin, une vue infinie entre deux îles dont les épais feuillages se reflètent en teintes agréablement variées dans les eaux gris-fer du grand fleuve.
Voilà la signification matérielle du tableau.

L'auteur de cette reproduction si caractéristique de l'une des pages du livre grandiose de la nature congolaise réussit à merveille à nous communiquer l'impression de calme majestueux, le sentiment de poésie sauvage de cette vision équatoriale.

latéraux, où le courant est plus faible ; aux eaux basses, l'utilisation de ces chenaux permet d'éviter les inconvénients qu'occasionnent, au milieu du fleuve, les bancs de sable dont les déplacements capricieux ont causé maints mécomptes.

A trois jours de navigation de Nouvelle-Anvers, nous longeons, dominant la rive Nord, les hauteurs d'Umangi et d'Upoto, couronnées de villages très denses.

Les Upoto, si bizarrement tatoués, nous saluent de leurs cris,de leurs chants, auxquels répondent les chœurs et les batteries de tams-tams de nos hommes d'équipage.

Nous pourrions continuer à naviguer sur le fleuve jusqu'aux rapides de Stanley, d'où part le premier tronçon du chemin de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs, mais je crois opportun de donner au lecteur l'occasion de visiter le **district de l'Uele**, le plus septentrional du Congo belge.

*
* *

## IX. - *Le district de l'Uele.*

Quittons le fleuve et remontons l'**Itimbiri-Rubi** à bord d'un vapeur de 35 tonnes, affecté à la liaison Buta-Gô.

Vers le sixième jour, arrêt au seuil de la chute de **Gô** ; nous délaissons notre confortable steamer pour nous embarquer, en amont de l'obstacle, sur le *Milz*, qui nous conduira à **Buta**, terminus de la navigation sur ce bief secondaire et station tête d'étape du district de l'Uele.

Carte VIII. — Le district de l'Uele et l'Enclave de Lado.

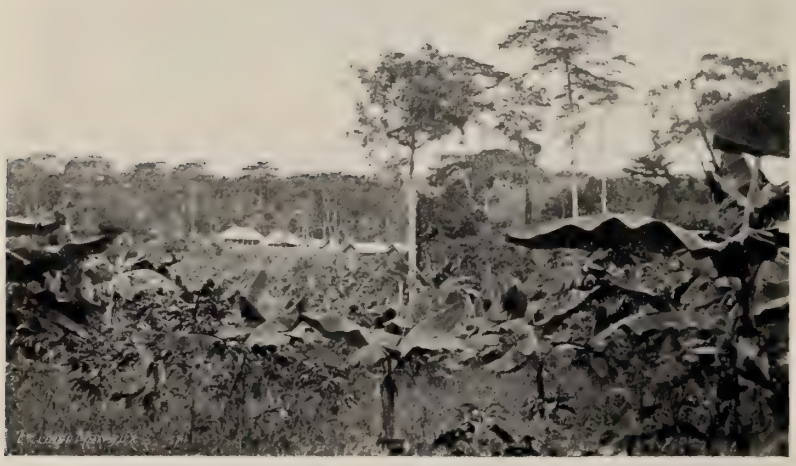


Fig. 102. — Bakrakra.
Station occupée en 1892 par l'officier belge attaché en qualité de « résident », auprès du sultan Azande Sémio. Bakrakra, située sur la rive gauche du Bomu, par 25°8' environ de longitude Est, fut le point de départ des colonnes belges qui parcoururent et occupèrent le Bahr-El-Ghazal avant l'arrangement franco-congolais du 14 août 1894. Celui-ci limita au Bomu nos territoires septentrionaux.

Fidèle à la mission que nous nous sommes imposée de rappeler, chemin faisant, l'histoire de l'occupation des provinces que nous visitons, évoquons brièvement les faits essentiels de la prise de possession du bassin de l'Uele.

En 1890, le commandant Roget, chef du district de l'Aruwimi, partit du camp de Basoko en compagnie du lieutenant Milz, remonta l'Itimbiri et la Likati, traita avec Enguettra, puis avec Djabbir, le plus puissant chef des Azande-Abandja.

Laissant Milz créer une station près de la zériba de Djabbir, Roget parcourut les populations abandja de la vallée du Bili et parvint à quelques heures de marche du Bomu.

En 1892-93, l'inspecteur d'Etat Vankerckhoven remonta l'Uele et occupa le pays de Abarambo et des Mangbetu ; son expédition atteignit le **Nil**, où quelques postes furent créés. Mais bientôt, l'approche d'importantes bandes madhistes rendit intenables à nos faibles troupes les rives du Nil, et l'expédition vint se fortifier à *Dungu*.

Durant une période de trois ans, le commissaire de district de l'Uele eut, comme préoccupation essentielle, la soumission effective des puissants chefs azande-avungura, qui se partagent les régions septentrionales de la colonie.

Fig. 103. — Le fort et le camp de Dungu en 1896. Croquis du lieutenant R. Dubreucq, commandant le camp.
Dungu, alors point extrême de notre occupation vers le Nord-Est, comptait douze officiers et sous-officiers européens et 800 soldats noirs. L'enceinte pentagonale consistait en une solide zériba (parapet surmonté d'une palissade); aux angles, petites zéribas flanquantes, garnies de canons à tir rapide; au saillant principal, observatoire et barbette dominante armée de trois canons. C'est la garnison de Dungu que Chaltin mena au Nil en 1897.

Fig. 104. — Dungu en 1904.
Vue prise de l'île, entourée de rapides, que l'on remarque sur le croquis n°103. Des maisons spacieuses en briques, entourées de larges vérandahs, ont remplacé les habitations en pisé de 1896. Dungu est actuellement le chef-lieu de la zone Gurba-Dungu, l'une des quatre zones du district de l'Uele.

Fig. 105. — Femmes mangbetu.
Caractéristiques : traits affinés, chevelure soigneusement tressée ou artistement montée sur un canevas végétal. Les femmes de chef portent parfois un bouton d'ivoire ou d'argent fiché dans une aile du nez.

En 1896, le Roi-Souverain jugea le moment opportun de réoccuper, à titre définitif, l'Equatoria, l'ancienne province d'Emin Pacha.

Sa Majesté confia cette glorieuse mission à Chaltin, chef des territoires de l'Uele, et au baron Dhanis, commandant supérieur de la Province Orientale.

A la tête des troupes réunies à Dungu (1), Chaltin se mit en marche en décembre 1896, pour créer, à six jours vers l'Est, une base plus rapprochée de l'objectif final. Il quitta cette

(1) 800 soldats, encadrés par 8 officiers et sous-officiers et un canon de montagne.

station (aujourd'hui Vankerckhovenville) le 1er janvier 1897.

Le 14 février, l'expédition arriva sur les bords du Nil, à hauteur de l'ancienne station égyptienne de Bedden, et prit aussitôt contact avec les madhistes.

Fig. 106. — Chef mangbetu.
Détails caractéristiques : coiffure, instrument de musique, chaise. Les Mangbetu, comme leurs voisins les Abarambo, sont le résultat de la fusion entre Nubiens et Bantu. Population particulièrement intéressante d'agriculteurs.

Le 17, après deux journées de lutte farouche, où chaque parti jouait son va-tout, Chaltin enleva Redjaf.

Depuis ce jour, le drapeau bleu étoilé d'or flotte sur les rives du fleuve des Pharaons.

Rappelons que le commandant français Marchand arriva à Fashoda le 10 juillet 1898, et que Kitchener reconquit Khartum le 3 septembre suivant. Durant les années 1897 et 1898, l'expédition belge assuma donc la mission périlleuse d'arrêter un reflux éventuel vers le Sud des forces madhistes du Bahr-el-Gazal

L'enclave de Lado nous est donnée à bail (arrangement définitif du 9 mai 1906) pendant la durée du règne de S. M. le Roi Léopold II. A l'expiration de ce règne, ces territoires seront remis au gouvernement soudanais. Pour la petite enclave de Makagi, le bail restera en vigueur aussi longtemps que le Congo sera colonie belge.

Fig. 107. — Guerriers azande.
Sentinelle et sonneur de trompe postés sur une termitière. Les Azande (Abandja à l'Ouest, Avungura à l'Est), sont d'origine nubienne. Ce sont des guerriers et des chasseurs. L'appel aux armes de la population valide s'effectue chez les Azande, comme chez les Mangbetu d'ailleurs, de préférence la nuit, à sons de gongs et de trompes. Durant les hostilités, les batteries nocturnes de gongs assurent les communications entre partis alliés, tandis que les trompes servent, le jour, aux provocations et aux signaux d'alerte et de combat.

Au début de l'occupation de l'enclave, notre petite armée de Redjaf fut exclusivement ravitaillée par la voie de l'Uele, et il y a 1,000 kilomètres de Buta à Redjaf !

Fig. 108. — Vue du poste de Redjaf en 1903.
Aspect typique des rives du Nil en aval des rapides de Bedden. Région de savanes.

Ce fait nous amène tout naturellement à dire un mot du *problème des communications* tel

qu'il se présente dans le centre congolais. C'est là, au double point de vue économique et humanitaire, une question des plus importante.

En effet, améliorer et multiplier les moyens

Fig. 109. — Les vainqueurs de Redjaf (1).

Fig. 110. — Le petit vapeur belge *Vankerckhoven* dont le port d'attache est Redjaf.
C'est à bord du *Vankerckhoven*, qu'en janvier 1900, le capitaine Henry, chef des forces congolaises réunies dans l'enclave, descendit le Nil et se rendit à Khartum pour y saluer les autorités anglo-égyptiennes.

Fig 111. — Le Nil près du Caire.
L'arrangement anglo-congolais du 9 mai 1900, qui fixe la durée du bail des enclaves de Lado et de Mahagi, comporte encore, entre autres clauses : l'établissement d'un port commercial belge dans la région du Lado; la liberté de navigation pour nos bateaux sur le Haut-Nil; le libre transit au Soudan et en Egypte des personnes et marchandises venant du Congo belge ou s'y rendant.

(1) En souvenir de joies et de misères partagées, nous offrons l'hommage de ce médaillon à nos anciens camarades du camp de Dungu.

Nous regrettons vivement n'avoir pu nous procurer la photographie de feu le sergent Cajot qui fut blessé à deux reprises au combat de Redjaf.

de pénétration, assurer des relations faciles entre les postes d'occupation, stations officielles, établissements commerciaux et missions, faciliter les transports d'importation de marchandises d'Europe et l'évacuation vers l'Océan des produits du sol congolais, et cela en réduisant au minimum puis en supprimant la dure corvée du portage, n'est-ce pas une partie essentielle du programme qui s'impose à notre gouvernement colonial ?

Fig. 112. — Les autos à Buta.
Ces légeres voitures à vapeur, chauffées au bois, peuvent transporter 1,500 kilogs de marchandises, plus les quantités d'eau et de bois suffisantes pour parcourir 25 kilomètres.

Mais à ce programme simpliste correspondent des solutions bien complexes.

Nous avons esquissé, au commencement de cette étude, l'immense réseau navigable congolais que le chemin de fer Léopoldville-Matadi a définitivement relié à l'Océan. Des diverses extrémités fluviales accessibles aux vapeurs, rayonnent vers la périphérie de la colonie autant de voies de communication. C'est ainsi que de Buta, de Stanleyville et de Lusambo partent, vers la frontière orientale, trois routes de première importance. L'encombrement s'y accentue chaque jour et le gouvernement doit y faire face en visant la suppression prochaine du portage.

Dans les directions où les nécessités économiques l'exigent, il importe d'adopter des solutions définitives et complètes : les chemins de fer et les bateaux à vapeur. Il en est ainsi en amont de Stanleyville ; nous y reviendrons.

Sur la route qui relie l'Itimbiri au Nil, les conditions sont moins impérieuses et on utilise, en vue de soulager puis de supprimer le portage, des éléments « secondaires », qu'il est très intéressant d'ailleurs d'examiner.

Il y a 1,000 kilomètres, disions-nous, de Buta à Redjaf. Nous pouvons diviser le tracé en quatre tronçons à peu près égaux :

Fig. 113. -- Route pour automobiles de Buta à Bambili, au kilomètre 17.
Le pont sur la Dibongo.

Le premier, de Buta à Bambili, pour les deux tiers en pleine forêt, sera parcouru par des auto-

mobiles. Le second tronçon, de Bambili à Dungu, correspond à une partie du cours de l'Uele suffisamment accessible aux pirogues et baleinières.

Sur les troisième et quatrième tronçons, de Dungu à Faradje et de Faradje au Nil, le portage à dos d'homme, quoique peu rigoureux en raison des facilités topographiques, est, depuis 1904, sérieusement atténué par l'utilisation de chariots traînés par des bœufs ; on y a essayé aussi des ânes de bât amenés d'Egypte

L'automobile arrivera incessamment à Bambili, et, fixé par l'expérience quant au type définitif de voitures à adopter, le gouvernement se décidera vraisemblablement à prolonger la route d'autos vers l'Est en suivant la rive gauche de l'Uele jusque Dungu, puis le tracé actuel de la route de portage de Dungu au Nil.

Fig. 114. — Une vingtaine de chariots, attelés généralement de quatre paires de bœufs, parcourent régulièrement la route de Dungu-Ye. Des postes de relai, avec remises et étables, sont installés tout le long du trajet, à des distances de 10 à 12 kilomètres.

Fig. 115. — Anes de bât essayés pour les transports dans la région montagneuse entre Ye et Redjaf.

L'exécution de ces tronçons sera rapide ; la région à traverser, largement ondulée, est couverte d'herbe ou de brousse maigre; les vallées seules sont boisées

Les laborieuses populations abarambo et mangbetu fourniront de nombreux et habiles terrassiers. En d'autres points de la colonie, le gouvernement s'occupe activement de rechercher et de développer ces éléments « secondaires », et, depuis plusieurs années, on procède à des essais d'utilisation d'animaux propres, sous les tropiques, à la traction ou au portage : bœufs des routes du Nil et de Kasongo, essais tout locaux de bovidés et de mules dans diverses sta-

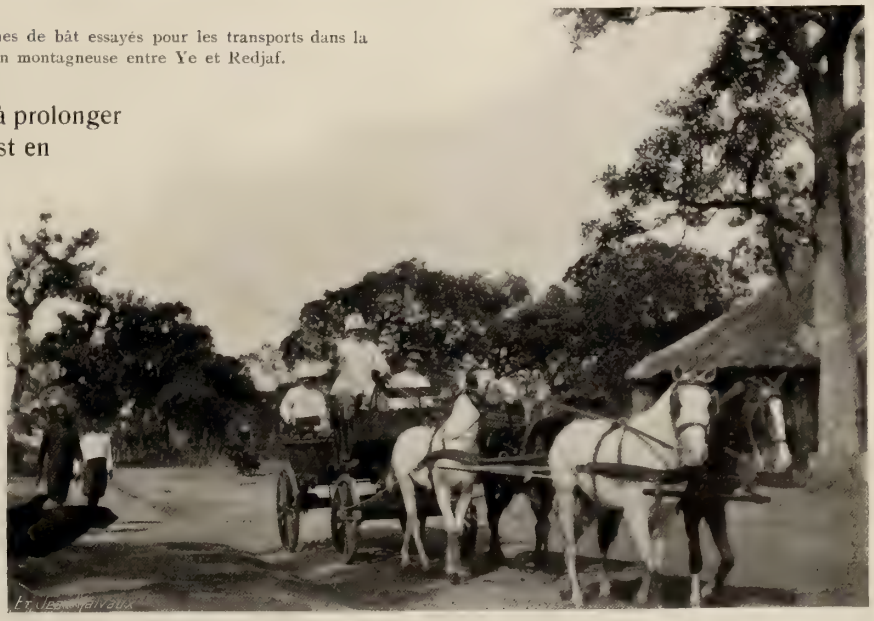


Fig. 116. — Attelage du commandant baron Charles de Rennette, au haras de Bambili.
Les chevaux de Bambili proviennent du Sénégal (viâ Boma) et du Chari (en caravane, par la frontière du Bomu).

tions, chevaux du haras de Bambili, chameaux de Léopoldville, zèbres du Katanga, éléphants du camp d'Api. De tous ces essais, ceux du camp d'Api comptent à plusieurs titres parmi

Fig. 118. — Les éléphants d'Api. — Tous les matins, dès l'aube, par leurs barrissements répétés, les jeunes éléphants réclament la liberté. Conduits par leurs cornacs, ils se dirigent vers les pâturages.

Fig. 117. — Les chameaux à Léopoldville — Ces animaux, achetés à Ténériffe, proviennent des kraals de l'île de Fuertaventura, l'une des Canaries. Les chameaux, utilisés à Léopoldville pour le transport des matériaux de construction, se sont très bien accoutumés au climat congolais. Ils sont vigoureux, s'accommodent bien des fourrages locaux et se reproduisent normalement.

les plus intéressants (1). Tandis que les éléphants de race asiatique n'ont cessé d'être employés au service de l'homme, la domestication de la race africaine a été interrompue pendant de longs siècles et n'a été reprise sérieusement que depuis une dizaine d'années, grâce à l'initiative de l'Etat du Congo.

Dès 1899, le gouvernement de l'Etat Indépendant confia au capitaine Laplume la mission de capturer et de dresser des éléphants. Les territoires semi-forestiers de la rive droite de l'Uele moyen furent choisis comme champs de capture ; le kraal d'Api est actuellement le centre des travaux d'élevage et de domestication.

Fig. 110 Les éléphants d'Api.
Pendant les heures fraîches de la journée, on utilise les éléphants au transport de matériaux de construction et à la traction de wagonnets. Certains sujets traînent la charrue et suivent attentivement le sillon comme le feraient les bœufs les mieux dressés.

Les débuts de la mission Laplume ont été particulièrement pénibles; on eut d'abord à vaincre la répugnance des indigènes pour un genre d'opération qu'ils n'avaient jamais pratiqué ; ce furent ensuite de longs tâtonnements pour arriver à réaliser les captures sans danger ni déchet.

Aujourd'hui, on compte à Api une quarantaine d'éléphants.

Du 13 juillet au 31 août 1908, six d'entre eux ont effectué, docilement et sans le moindre dommage, un parcours de 700 klm., suivant l'itinéraire Api-Bambili-Titule-Buta et retour.

Fig. 120. — De midi à 3 heures, les animaux sont réintégrés dans le « kraal » et mis à l'ombre ; ils ressortent pour le bain, qui est suivi d'une seconde séance de pâturage.

(1) P. Bourdarie, *L'Eléphant d'Afrique. L'Agriculture pratique des pays chauds* (Juin 1907.)
*Bulletin officiel de l'Etat Indépendant du Congo* : «Domestication de l'Eléphant». Annexe aux nos 10, 11 et 12 de 1907.

Ce premier raid et les résultats de dressage obtenus à Api permettent d'affirmer que l'éléphant d'Afrique est tout aussi susceptible de domestication que son congénère asiatique.

Fig. 121. — Basoko, au confluent de l'Aruwimi.
Station créée en 1889 par le regretté major d'E.-M. Léon Roget. Le camp de Basoko devait arrêter les progrès vers l'Ouest de l'occupation arabe et servir éventuellement de base à une action offensive contre les esclavagistes.

Quand les sujets dressés auront atteint l'âge adulte (15 à 20 ans), ils serviront à capturer les éléphants sauvages, ainsi que cela se pratique aux Indes.

Fig. 125. — Pirogues et pagayeurs turumbu accompagnant, le 28 novembre 1908, le vapeur qui amenait à Stanleyville le vice-gouverneur général Lantonnois.

Les essais d'Api seront évidemment poursuivis en de multiples points du Congo belge, en forêt comme en savane; ils procureront à nos stations et à nos ports des animaux indigènes, intelligents et forts, aptes à tous les services locaux de transports et de manipulations.

En même temps, on conservera, en le régularisant, le commerce de l'ivoire.

* * *

Fig. 122. — L'officier commandant la station de Basoko. Mai 1902.

Reprenons à Bumba le *Brabant*, et gagnons Stanleyville.

Le deuxième jour, étape à **Basoko**, chef-lieu du district de l'Aruwimi. L'Aruwimi (Ituri dans le haut cours) est cette rivière barrée de multiples et dangereux rapides que Stanley remonta en 1887, lors de son expédition vers le lac Albert Nyanza, au secours d'Emin Pacha. C'est dans les forêts de l'Ituri que Stanley rencontra des peuplades nomades de **nains**.

« Ces pygmées, écrit-il, d'une stature variant de 92 à 138 centimètres et dont le plus robuste ne pèse guère au delà de 40 kilogrammes, habitent la forêt vierge et se nourrissent de gibier (1). »

Il nous a été donné de rencontrer des tribus de l'espèce en pays de plaines, dans le Haut-Bomokandi. On les signale d'ailleurs en de nombreux points de la colonie.

C'est sur les rives du cours supérieur extrême de l'Aruwimi que se trouve la région minière de **Kilo**. On y exploite des alluvions aurifères

(1) *Dans les ténèbres de l'Afrique; recherche, délivrance et retraite d'Emin Pacha,* par H.-M. Stanley

déposées dans les nombreuses vallées qui sillonnent le pays, et la superficie *connue* de cette zone, dit un rapport de prospection, peut être évaluée à plus de 3000 kilomètres carrés.

Fig. 123. — Population d'un petit village de nains, près de Bomili (Haut-Ituri).

Kilo est situé à 2° de latitude N., à une altitude moyenne de 1500 mètres ; le climat y est

Fig. 127. – Bateke.
Population essentieilement commerçante des rives du Stanley-Pool.
Bantu de la brousse occidentale.

très bon. C'est donc une région de grand avenir.

Les découvertes minières réalisées aux environs de Kilo sont une indication précieuse qui ne manquera pas de provoquer des prospections actives dans les hautes vallées des bassins de l'Aruwimi-Ituri, du Nepoko et du Kibali.

En amont de Basoko, les rives du fleuve se rapprochent et se relèvent, tantôt majestueusement boisées, tantôt délicieusement ombragées de bananiers et de palmiers ; leur aspect pittoresque et varié rompt heureusement la monotonie des interminables sites inondés du Moyen-Congo.

A partir du confluent du Lomami, le fleuve

Fig. 124. — Mobali.
Population de pêcheurs avoisinant Avakubi et Bomili (Haut-Ituri).
Ce sont des Bantu de la grande forêt.

se rétrécit de plus en plus, les îles se font rares, les villages se succèdent nombreux, environnés de vastes bananeraies et de rizières ; le courant s'accentue, les roches apparaissent ; aussi les

Fig. 126 L'arrivée d'un vapeur à la rive de Stanleyville.

sondeurs, à l'avant du vapeur, redoublent-ils d'attention.

A bord, l'agitation va croissant, les chants et les batteries de tams-tams font rage ; chacun, blanc ou noir, fait un brin de toilette ; nous touchons à Stanleyville, la clef de la Province Orientale.

## X. - *Les populations congolaises.*

Arrêtons-nous durant quelques instants à Stanleyville et esquissons le schéma de l'ethnographie congolaise.

Nous adopterons le dispositif ethnique de MM. Goffart et Morissens (1) qui rapportent les populations de notre colonie à quatre races bien distinctes :

I. *Les Bantu*, qui couvrent à peu près toute la superficie du Congo belge et que l'on peut diviser en Bantu occidentaux et en Bantu orientaux.

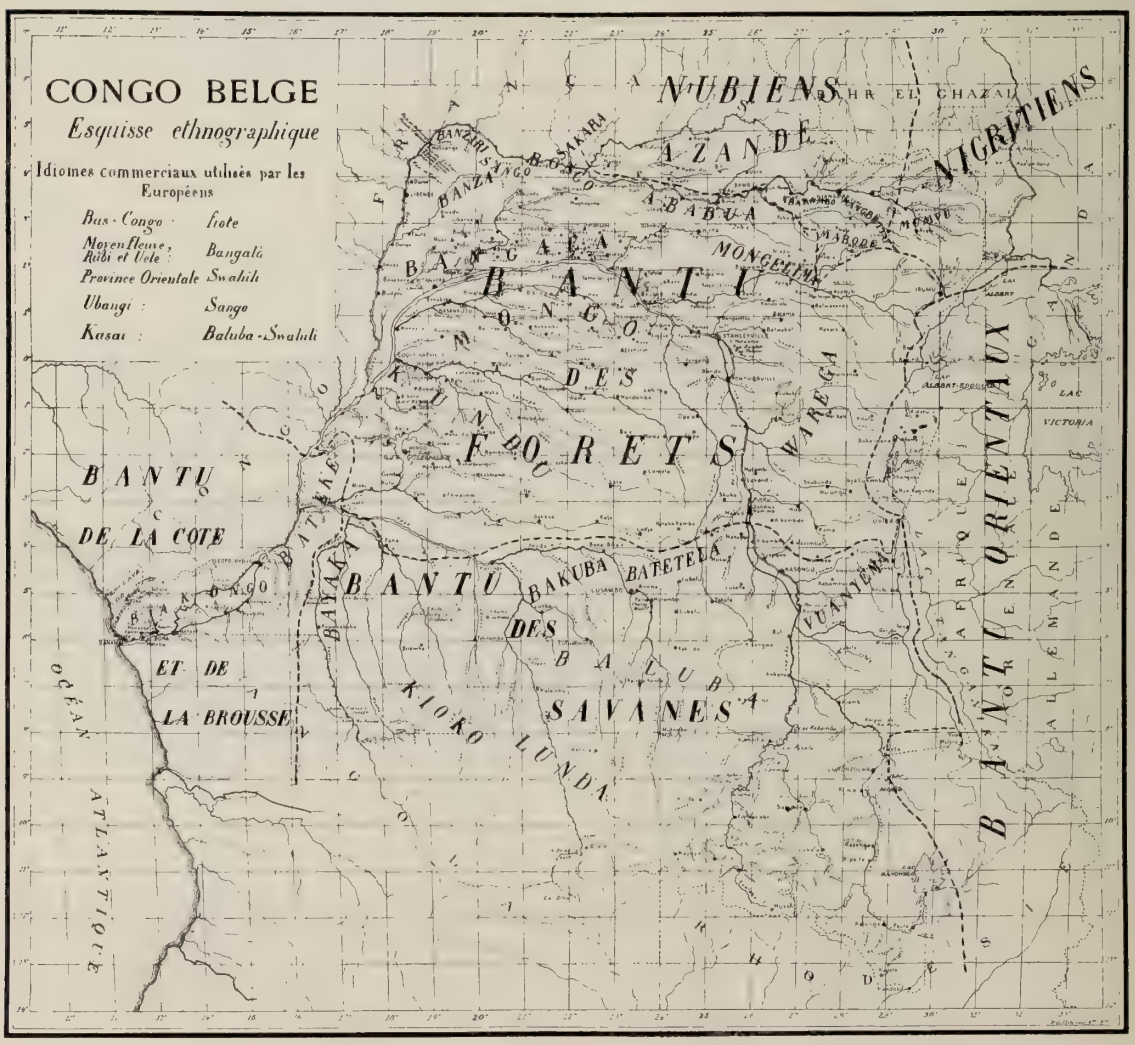
*A*. Bantu occidentaux. Ce sont :

1° Les Bantu de la côte et de la brousse, en général modifiés par un long contact avec les Européens ;

2° Les Bantu de la grande forêt équatoriale, organisés en petites chefferies et montrant un goût prononcé pour les tatouages : à l'Ouest les tribus de la boucle de l'Ubangi : Bangala, Sango, Budja, Ababua, etc. ; au centre les Mongo et les Kundu ; à l'Est les Lukele, les Wagenia, les Mobali, etc. ;

(1) *Le Congo physique, politique et économique.* — 2e édition. — F. Goffard et G. Morissens, Bruxelles, 1909, chez Misch et Thron.

Fig. 128. — Demi-civilisées.
Femmes manyema, bantu des savanes du Sud.




Carte IX. — Congo belge. Grandes divisions ethniques.

Fig. 131. — A l'Equateur et dans toute la région occidentale de la grande forêt, les villages sont formés d'un double alignement de huttes rectangulaires. A l'extérieur, quatre ou cinq rangées de bananiers, puis les champs de manioc. Ces villages ont un développement parfois considérable, variant de 2 ou 3 kilomètres à plusieurs journées de marche.

Fig. 129. — Chef bobandana.
Rive Nord du lac Kivu. Bantu oriental.

Fig. 130. — Coquette alulu des environs de Mahagi (lac Albert), populations du groupe nigritique. (Lieut. A. Demueninck. *Au pays de Mahagi*, 1908.)

tribus débordent sur le versant congolais.

II Les populations azande qui appartiennent au *groupe nubien*.

III. Les populations de la vallée du Haut-Nil qui participent du *rameau nigritique*.

IV. Les tribus naines disséminées sur toute l'étendue de notre territoire colonial. Elles forment *le rameau négrille*. Ce sont, pense-t-on,

3° Les Bantu des savanes et de la brousse du Sud, souvent organisés en grandes chefferies et rarement tatoués : ce sont principalement les Lunda, les Bakuba, les Batetela, les Kioko, les Manyema.

*B*. Bantu orientaux. Ce sont les populations des régions montagneuses de la dorsale africaine dont quelques

Fig. 132. — Village sango, près de Banzyville (Haut-Ubangi).
Vue prise à hauteur des rapides de Mobaye. En face, le poste français de Mobaye.

les premiers occupants du sol avant la grande invasion des Bantu.

Il convient d'ajouter à ces quatre races bien déterminées les peuples métissés, parmi lesquels nous citerons particulièrement les Mangbetu et les Abarambo qui sont des Bantu-Nubiens.

* * *

L'étude détaillée de ces populations, de leurs origines, de leurs migrations, ne peut entrer dans le cadre de ce travail.

Nous désirons simplement, en présentant quelques types appartenant à chacun des groupes ethniques, persuader le lecteur de la grande variété des profils congolais et de la beauté vigoureuse de certains d'entre eux. Les villages offrent les aspects les plus divers, suivant que nous nous trouvons en pays de forêt ou de brousse, en montagne ou en plaine, à la rive ou à l'intérieur.

Fig. 133. — Entrée de village palissadé.

Ici, comme chez les Bateke et les Kundu, les Mongo et chez de nombreuses tribus du bassin du Kasai, ce sont des alignements de huttes rectangulaires; ailleurs, sur les rives de l'Ubangi, par exemple, ce sont des agglomérations plus ou moins considérables de huttes circulaires à toits coniques.

Les villages de l'intérieur, surtout en pays forestier ou semi-forestier, sont parfois palissadés ou retranchés.

Fig. 134. — Village de pêcheurs wagenia, près de Ponthierville.

Les industries indigènes réalisent un ensemble très complet qui répond aux besoins essentiels

Fig. 135. - La téléphonie sans fil chez le noir.
Les batteries téléphoniques de gongs se font surtout entendre la nuit. A l'aide d'un code simple et méthodique, les indigènes se transmettent toutes les nouvelles, s'adressent tous les appels.

des populations. Nous rencontrons au Congo d'habiles forgerons, fournissant des armes, des outils, des engins de chasse et de pêche, des ornements, etc., des potiers et des vanniers très adroits. Certaines populations sont très agricoles ; d'autres, nomades ou riveraines, le sont peu et pratiquent surtout la chasse et la pêche.

Des spécialistes s'occuperont de scruter la mentalité du noir, si complexe, si mobile, mais combien féconde en enseignements de toute nature pour un observateur patient et dénué de parti pris. Après avoir dépouillé l'âme du nègre des tares inévitables, dues à l'atavisme et à l'influence du milieu, après lui avoir fait grâce de manies, souvent inoffensives, inhérentes à sa civilisation naissante, nous y découvrons une évidente accessibilité aux sentiments que nous comptons parmi les plus élevés.

Fig. 137. — Une forge indigène.
La fabrication du fer est la spécialité des populations chez lesquelles se rencontre, en plus grande quantité, la latérite ou limonite scoriacée dont nous avons signalé l'existence sur toute l'étendue du bassin du Congo. Rarement la magnétite et l'oligiste, qui sont les riches minerais de la périphérie, sont utilisés ; toujours très compacts, ils exigent l'addition de fondants qui existent a l'état naturel dans la limonite scoriacée (J. Cornet).
Les indigènes font usage de fours « catalans », activés par quatre ou cinq soufflets du type ci-dessus. L'outillage de la forge que nous montre la fig. 137, est commun à toutes les populations de l'Afrique centrale ; nous y voyons : le soufflet, le foyer chauffé au charbon de bois, un bloc de granite qui sert d'enclume à dégrossir, de petites enclumettes fichées en terre, une tenaille, un marteau ; il convient d'y ajouter le matériel du fondeur, des formes et des petits creusets en terre réfractaire.

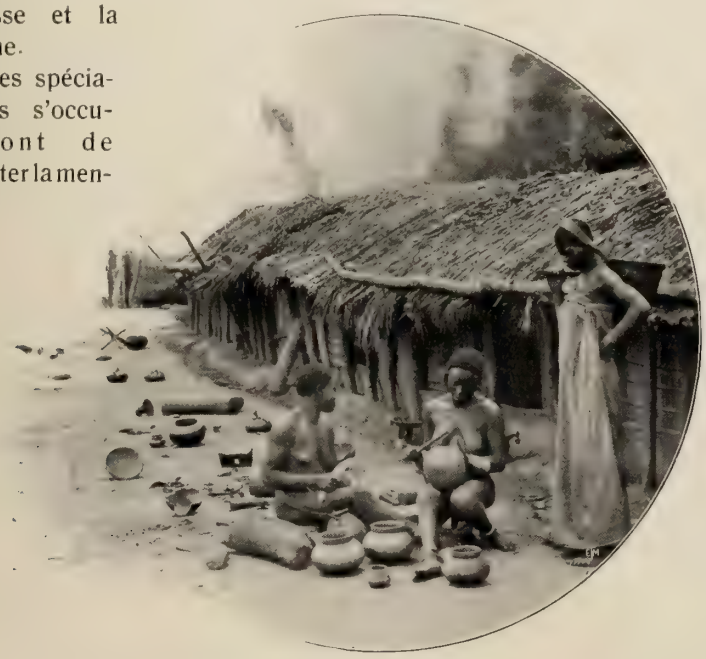


Fig. 136. — Femmes basoko fabriquant des poteries.
Lire, au sujet de l'industrie céramique, les *Annales du Musée de Tervueren*, mai 1907.

Certes, les populations noires montrent une aversion profonde pour tout effort persévérant, mais l'aspect de leurs villages, le caractère original et complet des produits de leur industrie, leur puissant instinct commercial, sont des indices certains de perfectibilité morale.

Dans cet ordre d'idées, l'étude minutieuse et raisonnée de l'habitat et de la main-d'œuvre indigènes s'imposent à notre attention ; mais le temps nous manque, nous voyageons rapidement et nous laisserons à d'autres le soin d'envisager ces problèmes passionnants.

Résumons simplement nos impressions : nous avons affaire, en général, à des populations

normales au point de vue intellectuel, fortes et saines au point de vue physique, mais laborieuses par intermittence et sensibles aux préjugés (1). C'est à nous, civilisateurs, qu'il

Fig. 138. — Boy recueillant du vin de palmier.

appartient de modifier heureusement ces âmes d'enfant, en développant avant tout les facultés professionnelles, en créant, en imposant un système officiel d'enseignement public, en améliorant progressivement et prudemment la moralité et la coutume indigènes ; en même

Fig. 140. — La menuiserie de l'Ecole professionelle de Boma.

temps, à notre contact, des nécessités de tout genre se créeront, et comme la continuité et la progressivité des besoins entraîne la permanence du travail, nous sommes en droit d'espérer pour le noir un avenir digne de lui, digne de nos efforts.

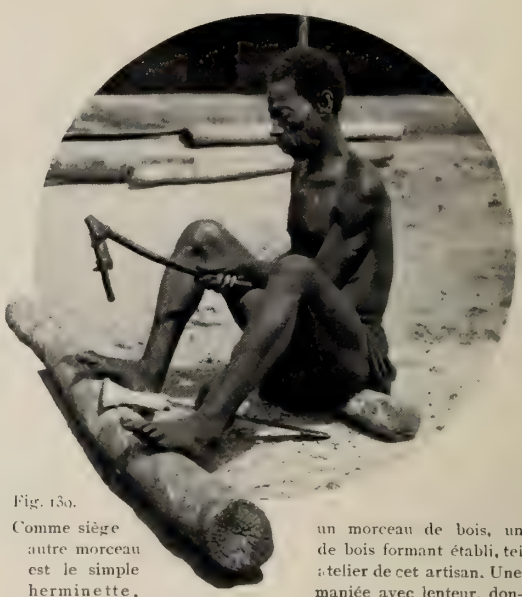


Fig. 139. — Comme siège un morceau de bois, un autre morceau de bois formant établi, tel est le simple atelier de cet artisan. Une herminette, maniée avec lenteur, donnera la forme à la poignée d'un couteau.

L'Etat, aidé des missions et des organismes philanthropiques a la charge de guider cette évolution. Le gouvernement a créé, jusqu'à ce jour, quatre écoles professionnelles : à Boma, à Léopoldville, à Eala et à Stanleyville.

Une trentaine d'apprentis, âgés de 12 à 20 ans, sont attachés à chaque établissement ; ils y sont traités aux frais de l'Etat. La durée des cours est de deux ans. Les élèves y reçoivent, outre l'enseignement professionnel et pratique, des notions d'écriture, de calcul, de géométrie et de dessin.

C'est là, espérons-le, un premier pas vers une solution décisive : l'obligation pour toute station (poste, factorerie, mission) de créer et d'entretenir dans ses dépendances une école semblable aux quatre établissements existants.

Une école primaire publique vient d'être créée à Boma par les soins du gouvernement.

***

(1) *Annales du Musée de Tervueren* du 1er juillet 1906 : « Le Fétichisme ».

### Les missions religieuses.

Les missions religieuses congolaises appartiennent à des ordres catholiques belges et à des sectes protestantes.

Fig. 141. — Le Révérend père E. Cambier, préfet apostolique du Haut-Kasai.

*A*. **Les établissements catholiques** sont répartis en trois vicariats, trois préfectures et quatre missions.

*a*) Le vicariat apostolique du Congo belge, confié aux pères de la Congrégation de Scheut aidés des sœurs franciscaines missionnaires de Marie et des sœurs de charité de Gand, s'étend sur les deux rives du fleuve, de Léopoldville à Stanleyville.

Le vicariat apostolique du Haut-Congo, confié aux Pères Blancs et aux sœurs de Notre-Dame d'Afrique, évangélise les populations de l'Entre Lualaba et Tanganyka.

Le vicariat des Stanley-Falls a, comme religieux, des prêtres du Sacré-Cœur de Jésus, comme religieuses les sœurs franciscaines.

*b*) Les trois préfectures apostoliques sont celles du Kwango (pères jésuites et sœurs de Notre-Dame de Namur), de l'Uele (chanoines Prémontrés de l'Abbaye de Tongerloo et sœurs du Sacré-Cœur de Marie), et du Haut-Kasai (pères de Scheut et sœurs de charité de Gand).

Fig. 142. — L'imprimerie de la mission de Nouvelle-Anvers.

*c*) Enfin, quatre missions : ce sont celles des pères rédemptoristes, qui dirigent notamment l'hôpital de Kinkanda avec le secours des sœurs de charité de Gand, des pères trappistes de l'Equateur, qui ont pour auxiliaires des sœurs trappistines, des pères anglais de Mill-Hill dans la Lulonga et des pères du Saint-Esprit à Sendwe.

Fig. 143. — La mission de Luluabourg.
Etablissement principal de la préfecture apostolique du Haut-Kasai.

Indépendamment de soixante-un postes fixes et de quarante postes de passage, les missions catholiques belges, qui comptent un effectif de trois cent cinquante religieux, assurent le développement d'un millier de fermes-chapelles,

d'un système complet d'écoles primaires et professionnelles et de nombreux hôpitaux, dispensaires ou lazarets.

Carte X. - La province orientale.
--------- Lusambo-Kabinda-Nyangwe, itinéraire de la colonne Dhanis,
—I—I— Premier et deuxième tronçon des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs.

*B.* **Les missions protestantes** comprennent huit congrégations possédant quarante stations dirigées par deux cent onze missionnaires des deux sexes. Les deux principales congrégations sont la Baptist Missionnary Society, qui a comme siège principal Bolobo et administre les missions du fleuve, et la Congo Balolo Mission, qui étend son action dans les bassins du Lapori et de la Maringa.

* * *

## XI. - *Stanleyville, la Province Orientale et les chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs.*

Nous nous sommes arrêtés à Stanleyville.

Il y a près d'un demi-siècle, toute la partie est du Congo belge était occupée par des Arabes esclavagistes venus de Zanzibar ; en 1874, à l'époque de la mémorable traversée de Stanley, leurs bandes avaient atteint le Lualaba, dans la région de Nyangwe ; le champ de leurs cruels exploits s'élargit bien vite, et, en 1883, le grand explorateur, se rendant vers le haut fleuve pour y créer des stations, rencontra les Arabes en aval des Falls, terrorisant les populations par l'incendie et le massacre, réalisant de criminelles razzias d'esclaves qu'ils envoyaient vers l'Afrique orientale chargés des produits de leurs rapines (1).

Dès ce moment, des conflits surgirent et se multiplièrent entre les agents de l'Etat du Congo et les chefs arabes. Une lutte à outrance devint bientôt inévitable. Elle prit un caractère définitif avec l'offensive de Dhanis. En 1892, à la tête d'une colonne congolaise, appuyé par les puissants chefs indigènes du Haut-Sankuru, Dhanis partit de Lusambo et marcha vers les bomas arabes ; après maints combats, il chassa les esclavagistes de l'Entre-Lomami et Lualaba, franchit le fleuve en face de Nyangwe et, le 14 janvier 1894, à deux jours au Sud-Est de Kasongo, infligea à Rumaliza un échec décisif. Ce fut le signal de la déroute pour les esclavagistes, que Lothaire, l'adjoint de Dhanis, poursuivit jusqu'à la frontière orientale de l'Etat.

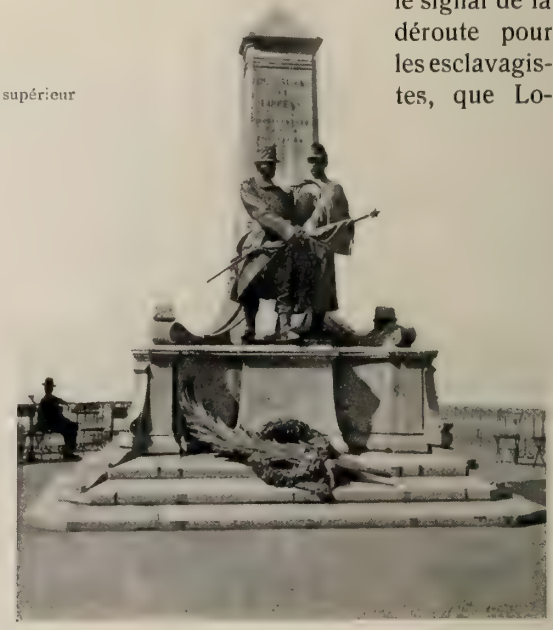


Fig. 144. — Le 15 novembre 1892, le sergent De Bruyne, du 2e régiment de ligne, « affaibli, décharné, vieilli par cinq mois de souffrances physiques et morales », préféra la mort à l'abandon de son chef, le lieutenant Lippens.

(1) Stanley. *Cinq années au Congo.* Pages 451, 452 et suivantes.

Pendant ce temps, Chaltin affirmait notre autorité aux Stanley-Falls et Jacques occupait

Fig. 145. — L'esclavagiste arabe du Musée de Tervueren. Groupe dû à Samuel.

victorieusement la rive Ouest du Tanganyka. Tel est, en quelques mots, le récit de cette glorieuse et rapide odyssée, que l'on désigne généralement sous le nom de Campagne arabe (1).

Depuis lors, ces régions Est forment la Province Orientale, l'un des plus riches districts de la colonie.

Stanleyville en est le chef-lieu.

* * *

La campagne arabe, l'occupation du Haut-Nil, les expéditions menées de toutes parts pour assurer rapidement nos frontières ont donné la mesure de la valeur militaire des officiers et sous-officiers belges. Il faudrait un volume pour grouper les exemples nombreux d'initiative hardie, d'abnégation, de courage, dont s'honore l'histoire militaire de notre colonie (1). Dans ce simple aperçu, nous nous bornerons à adresser un souvenir ému de fraternelle affection aux disparus, à nos camarades de la Force publique congolaise qui se sont généreusement offerts en holocauste au minotaure africain aujourd'hui dompté.

* * *

Fig. 146. — A Stanleyville. La Force publique rentrant de l'exercice, musique en tête

(1) Lire à ce sujet : CHAPEAUX, *Le Congo*, pages 286 et suivantes. Bruxelles, 1894. Dr HINDE, *La Chute de la domination arabe*. LEJEUNE, *L'Histoire militaire du Congo*.

La Tshopo est un affluent de droite du Congo ; son confluent se trouve immédiatement en aval de Stanleyville.

B

A

Fig. 147. — A) La Tshopo immédiatement en amont de la chute; B) La chute vue du seuil.
Le vice gouverneur général Lantonnois, accompagné du commissaire général A. de Meulemeester et du sous-lieutenant Stubbe, en excursion aux chutes de la Tshopo, près de Stanleyville.

Fig. 148. — Les « Stanley-Falls ».
Vue des rapides d'aval prise aux eaux mi-hautes. Au milieu, échafaudages destinés à maintenir les nasses de pêche.
Au premier plan, des pagayeurs hissent une pirogue vide vers l'amont.

Nous disions dans un chapitre précédent que trois grandes voies de transport ont pour origines Buta, Lusambo et Stanleyville.

Nous avons décrit la route Buta-Redjaf ; nous verrons plus loin que la Compagnie du

Fig. 149. — Aux Stanley Falls.
Franchissement d'une pirogue aux eaux hautes.

Fig. 150. — Ma pirogue à l'Equateur.
Longueur : 14 mètres, portant 40 pagayeurs et 20 passagers.

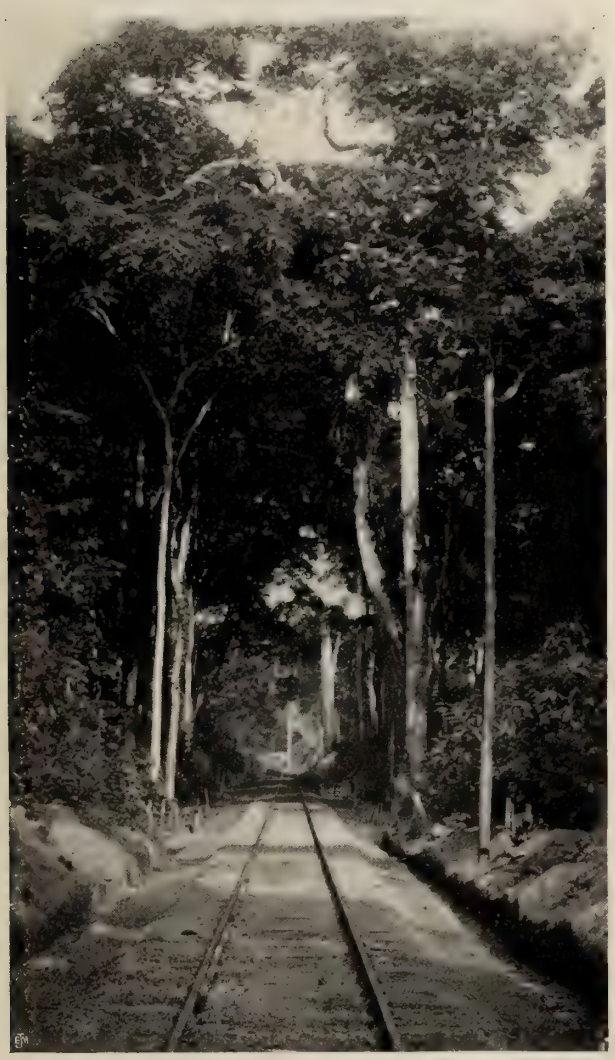


Fig. 151. — Le premier tronçon des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs est tracé en pleine forêt équatoriale. La voie au km. 8.

chemin de fer du Bas-Congo au Katanga étudie le tracé Lusambo-Ruwe. La troisième voie, qui, de Stanleyville, se dirige vers le Sud, a pour but de desservir la Province Orientale et surtout de contribuer à l'évacuation prochaine des produits miniers du Katanga.

Le chef-lieu de la Province Orientale est situé au seuil de trois groupes de rapides qui, dans leur ensemble, portent le nom de « Stanley-Falls ».

De Stanleyville jusque Ponthierville, sur une longueur de 160 kilomètres, le Congo-Lualaba n'est praticable qu'aux pirogues habilement dirigées. En 1877, Stanley, lors de sa périlleuse traversée transafricaine, guidé par des équipiers non-indigènes recrutés à Zanzibar, mit vingt-quatre jours pour descendre ces dangereuses cataractes; avec les mêmes moyens, il ne lui fallut que quarante-cinq jours pour franchir les 1,600 kilomètres du bief Stanleyville-Léopoldville.

Les pagayeurs riverains, les Wagenia, descendent les Stanley-Falls en deux jours et demi et les remontent en sept jours.

Un chemin de fer de 127 kilomètres, **premier tronçon** *des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs,* contourne les rapides de Stanley. Achevé depuis 1906, il ouvre l'accès d'un bief navigable de 315 kilomètres : le bief Ponthierville-Kindu.

Pour la création des chemins de fer du Congo supérieur, le gouvernement de la colonie a passé avec la compagnie dite des

Grands Lacs une convention-cahier des charges, dont l'économie est la suivante :

L'Etat fait les études, arrête les tracés, construit la plate-forme de la voie, les bâtiments, gares, dépôts, voies, etc., pour compte de la compagnie; celle-ci lui fournit, à Anvers, les rails et accessoires, les parties métalliques, le matériel de traction et le matériel roulant nécessaires et, au fur et à mesure de l'avancement, rembourse à l'Etat le prix de revient des travaux exécutés (1).

La voie est à l'écartement d'un mètre.

Le premier tronçon, tracé suivant la corde de l'arc que décrit le Lualaba entre Ponthierville et Stanleyville, se développe en entier dans la grande forêt. Les ingénieurs du chemin de fer ont donc trouvé à pied-d'œuvre des essences très résistantes en quantité inépuisable, qu'ils ont utilisées pour les ponts provisoires et les traverses.

Depuis l'achèvement du premier tronçon, l'animation des chantiers de Ponthierville est croissante : le montage des vapeurs du second bief, le transbordement du matériel nécessaire à la deuxième section du railway lui donnent une physionomie qui rappelle assez bien Léopoldville vers 1890.

Fig. 152. — Les chantiers de Ponthierville en 1905.

Le lit du fleuve entre Ponthierville et Kindu présente quelques roches isolées et même des seuils rocheux qui pourraient, aux eaux exceptionnellement basses, contrarier la navigation à vapeur. Lorsque ces récifs sont à découvert, on les détruit à la tonite ; les roches immergées sont brisées par la dérocheuse.

Le deuxième bief est déjà en exploitation régulière, mais presque exclusivement pour le transport des matériaux du chemin de fer. Cinq vapeurs, trois barges et quinze baleinières, d'un rendement total de 400,000 kilos en cales, y naviguent.

Fig. 153. — La dérocheuse.

Depuis les travaux d'amélioration exécutés aux passes difficiles, des vapeurs de 100 tonnes circulent avec facilité entre Ponthierville et Kindu ; ils font ce voyage de 315 kilomètres, à toutes les époques de l'année et par tous les étiages, en trois jours à la montée et deux jours à la descente.

Il est intéressant de se rendre compte des matériaux utilisés pour les **constructions** et les **ouvrages d'art** édifiés le long des chemins de fer des Grands Lacs.

La colonie a recouru le moins possible aux constructions démontables, métalliques ou autres. Les constructions définitives sont presque toutes en maçonnerie de grès ou de briques ; les couvertures sont en tôle galvanisée, élément plus durable et plus économique que les tuiles ou que les matériaux indigènes : herbes ou feuilles de palmiers.

Des recherches de calcaire, entreprises en vue d'obtenir une bonne chaux à bâtir, ont amené la découverte de divers gisements dont l'un d'eux, celui de Mupele, sur le Haut-Aruwimi, est en pleine exploitation. Le four de Mupele fournit une chaux demi-grasse, très blanche, qui convient très bien pour les mortiers aériens et s'emploie pour certains travaux en mélange avec du ciment d'Europe.

La voie franchit les vallées encaissées des affluents de gauche du Lualaba au moyen de ponts métalliques.

Un premier type de pont en acier (voir

(1) Annexe au *Bulletin officiel de l'Etat du Congo* de mai 1908 : « La construction en régie des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs africains ».

fig. 155) a été adopté : il est conçu de façon à s'appliquer à la plupart des profils de vallées.

Le tablier est formé de travées de 14 mètres, indépendantes les unes des autres, obtenues en assemblant bout à bout deux poutres sous-rails de 7 mètres amenées toutes montées d'Europe.

Pour les petites hauteurs, les travées reposent directement sur le cadre, mais quand le tablier est élevé, au talweg, par exemple, on dresse sur le cadre un pylone en cornières.

Dans les ponts de construction plus récente, les pylones sont ancrés dans des piles en

Fig. 154. — Pagayeurs wasongola sur le Lualaba, à Lokandu.

Quant aux supports, ils sont formés de quatre tubes en acier battus à la sonnette, puis remplis de béton riche bien damé, et réunis à la partie supérieure par un cadre métallique qui assure la rigidité du système.

maçonnerie de moellons (fig. 156). Les combinaisons adoptées permettent l'envoi anticipé en Afrique de pièces constitutives des ouvrages métalliques dont on devrait, si on les construisait d'après des projets spéciaux à chaque cas

Fig. 155. — Pont métallique au kilomètre 110 du premier tronçon.

et rédigés au Congo, attendre l'exécution en Europe. Il en résulterait des pertes de temps considérables.

Entre Kindu et l'île de Kongolo (par 5°20 de latitude Sud), sur un développement total d'environ 310 kilomètres, le Lualaba est impraticable à la navigation.

Nous rencontrons successivement en amont de Kindu les rapides de Sendwe et de Kibombo, puis, après le petit bief Kibombo-Kasongo dans les eaux duquel navigue le petit vapeur *Baron Dhanis,* les cinq groupes des chutes de Hinde et la passe sauvage des « Portes d'Enfer ».

Le **deuxième tronçon** *des chemins de fer du Congo supérieur* a donc son origine à Kindu. Il aura 350 kilomètres de longueur ; son tracé s'écarte très peu du Lualaba jusqu'à hauteur de Kasongo ; la ligne se dirige ensuite directement sur Kongolo.

Les ponts, peu nombreux, sont construits d'après les mêmes principes que ceux du premier tronçon ; toutefois, pour les ponts de la Lueki et de la Lufubu, on a dû adopter des dispositions spéciales. Les vallées de ces rivières présentent un lit majeur, inondé à la

Fig. 156. — Pont de la Mongamba.
Kilom. 10 du premier tronçon des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs.

saison des pluies, et un lit mineur ou normal ; la zone semi-inondée est franchie au moyen de travées ordinaires de 14 mètres reposant sur

Fig. 157. — Pont au kilomètre 8 du deuxième tronçon.

les supports métalliques déjà décrits, et l'ouvrage se prolonge au-dessus du lit normal par une grande travée de 50 mètres.

Les études préliminaires relatives aux chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs ont été exécutées par l'ingénieur Auguste Adam qui dirige personnellement, avec une énergie et une activité inlassables, l'exécution des deux tronçons que nous venons de décrire

L'ingénieur Adam dispose de 185 agents blancs et de 5,623 travailleurs noirs répartis comme suit : premier tronçon, 60 blancs et 1615 noirs ; deuxième tronçon, 100 blancs et 3,531 noirs ; biefs, ports, etc., 25 blancs et 477 noirs.

La voie Kindu-Kongolo sera achevée en octobre ou novembre 1910, et dès cette époque la flottille du troisième bief nous conduira, après un parcours de 640 klm, à Bukama, au seuil des chutes de Kalengwe, en plein Katanga.

Le troisième bief est dès maintenant utilisable sur une longueur de 440 kilomètres jusqu'à l'expansion lagunaire du Kisale, encombrée d'une végétation touffue de papyrus et d'autres herbes aquatiques à travers laquelle on s'occupe de pratiquer et de maintenir un chenal navigable. L'achèvement de ce travail portera le développement actuellement accessible du troisième bief, à 520 kilomètres.

En amont de Kabombo, village situé à hauteur de la pointe Sud de la lagune de l'Upemba et jusqu'aux chutes de Kalengwe, sur une longueur de 120 kilomètres, le Lualaba cesse d'être navigable pendant une période de quatre mois chaque année, mais il sera possible, en exécutant quelques travaux d'aménagement et de régularisation, d'obtenir un mouillage minimum de 1 mètre 50 (1).

Fig. 158. — L'ingénieur en chef Aug. Adam, qui dirige, depuis 1890, les études et la construction des chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs. Campement du service des études. Maison transportable du type dit « danois ». Parois en toile bitumée.

(1) Le géologue J. Cornet attribue à un affaissement l'origine de la plaine alluviale où coule le Lualaba entre les rapides de Kalengwe et le lac Kabamba ; il appelle cette dépression, qui affecte la forme d'une tranchée ou d'un fossé, le *Graben* de l'Upemba.

J. Cornet, *Les Dislocations du bassin du Congo*, 1905.

Avant de gagner le Katanga, où s'achèvera notre voyage, jetons un coup d'œil sur les territoires de la frontière orientale.

Kasongo est relié par une bonne route doublée d'une ligne télégraphique à Baraka (klm. 315) et à Uvira (klm. 425) sur le lac Tanganyka.

Fig. 159. — Les eaux du lac Kivu ont envahi le cratère de l'ancien volcan de Goma. Bétail de la région du Kivu et des volcans, du type à longues cornes, à bosse et à fanon développé. Les eaux des lacs de formation récente, le Kivu et le lac Edouard, par exemple, sont généralement saumâtres. Probablement pour cette raison, les crocodiles ne s'y rencontrent pas, tandis que le Tanganyka et le Victoria en sont infestés.

Il est certain qu'un chemin de fer s'imposera bientôt entre le Lualaba et le Tanganyka, où aboutira la ligne allemande de Dar es Salam. Cette liaison fait d'ailleurs partie du programme officiel; mais sa réalisation sera vraisemblablement subordonnée aux découvertes minières que nous réserve le sous-sol du Manyema.

Le Congo belge est sensiblement limité à l'Est, de Kituta (Sud du Tanganyka) au lac Albert, par les grands lacs de la dorsale africaine.

Ces lacs garnissent le fond d'un gigantesque affaissement,

Carte XI. — La frontière orientale et les Grands Lacs.

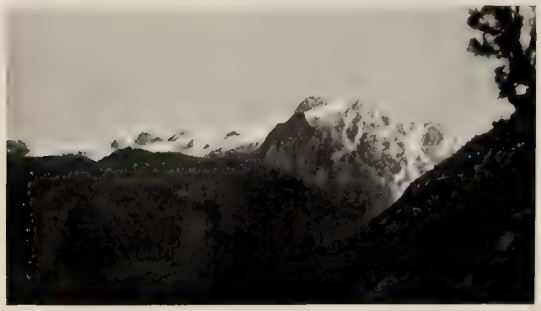


Fig. 160. — Panorama du massif du Ruenzori.
Le Ruenzori appartient à la chaîne bordière orientale du grand *Graben*. C'est une masse primaire énorme et superbe, couronnée de neiges éternelles. Son pic le plus élevé, le pic Marguerite, ainsi que l'a dénommé le duc des Abruzzes, se trouve à l'altitude de 5,125 m. Les premières neiges apparaissent vers 3,400 m.

Fig. 161. — Petit lac très pittoresque dans un cratère de volcan.

un *Graben*, disent les Allemands, qui a affecté la bordure périphérique primaire dans une direction voisine du méridien. Au début de la formation de ce formidable fossé, il est pro-

Fig. 162. — Le Kirunga (volcan) Tsha Nina Gongo.
Vue prise du village de Mobimbi, ancien poste de Bobandana.
Deux volcans sont actifs : celui-ci et le Kirunga Tsha Nyamlagira.

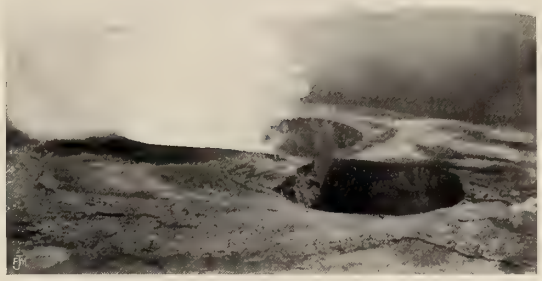


Fig. 163. — Le cratère du Tsha Nina Gongo.
Les bords du cratère sont à une altitude d'environ 3,500 mètres. De deux cheminées situées au milieu d'un cirque de 1,000 mètres de diamètre, s'échappent continuellement des vapeurs, parfois des cendres et des scories.

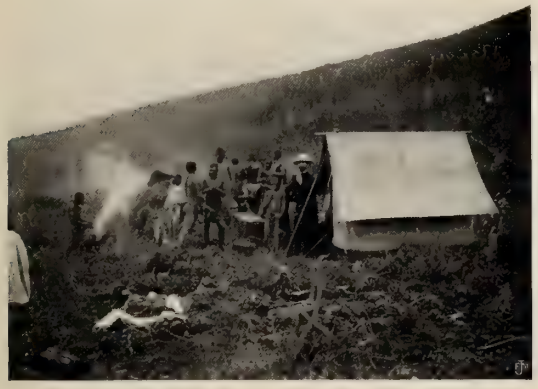


Fig. 164. — L'ascension du Tsha Nina Gongo est généralement tentée par les versants Est ou Nord-Ouest. La caravane a fait arrêt à 2950 mètres où règne déjà un froid intense. Un nain « batua » lui sert de guide. A cette altitude, la végétation est pour ainsi dire européenne : on y traverse, tout naturellement développés, de magnifiques champs de trèfles, coupés de véritables parterres d'immortelles.

Fig. 165. — Coulée de lave produite, en 1903, par l'éruption d'un nouveau volcan, à peu de distance de la rive Nord du Kivu. Cette coulée, large de 150 à 200 mètres, s'est déversée dans une baie dépendant du lac, où elle a provoqué une hécatombe de poissons.

Fig. 166. — Le lac Bugnoni.
Un mouvement orogénique a barré une vallée d'écoulement, et un lac des plus pittoresque s'est formé à une altitude voisine de 2,000 mètres.

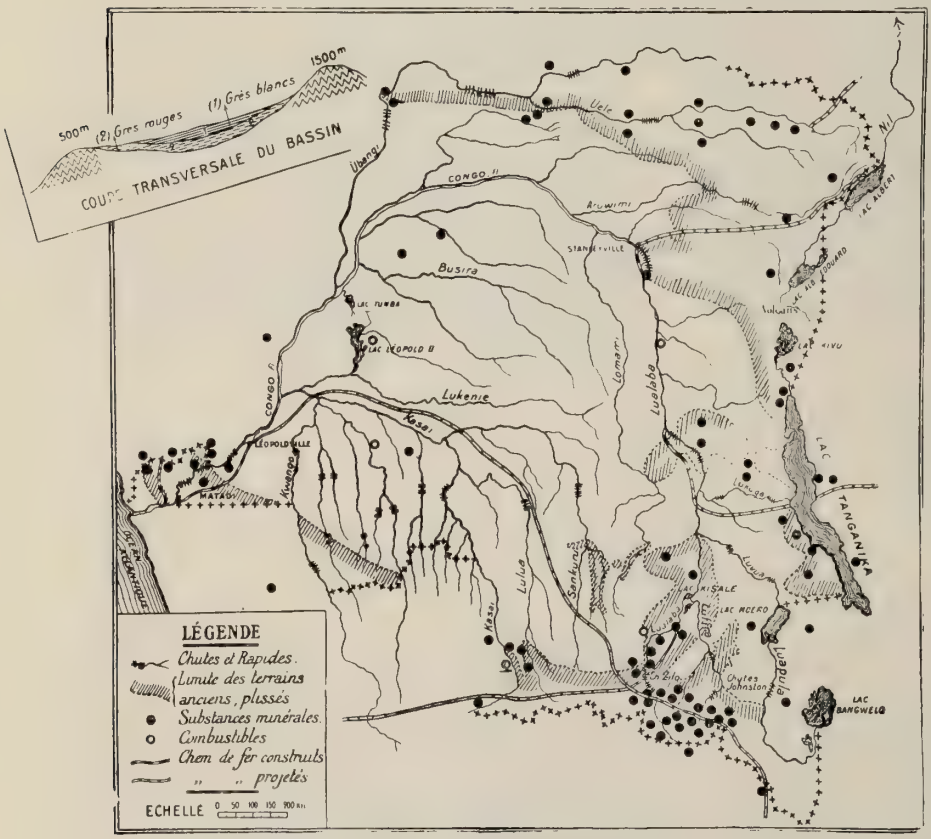
bable que les lacs Kivu, Edouard et Albert déversaient leurs eaux vers le Nil tandis que le Tanganyka appartenait déjà au domaine congolais. Survint alors l'érection volcanique de la chaîne latérale des Virunga qui sépara définitivement le bassin du Kivu, de celui du lac Edouard et établit le système hydrographique actuel.

La grande forêt équatoriale vient mourir au pied des montagnes formant le bord occidental de la grande dépression ; c'est alors, suivant les altitudes, une végétation de savane ou de brousse, parfois de bambous.

## XII. - *Le sous-sol congolais et la question minière.*

Le sous-sol constitue un élément essentiel, parfois prépondérant, de la valeur économique d'un territoire et notre étude descriptive serait incomplète si nous n'examinions dans quelles conditions se présente notre colonie au point de vue minier (1).

Nous avons déjà dit, page 16, que le Congo belge constitue un plateau primaire, dont le centre, affaissé, est aujourd'hui recouvert de couches d'âge secondaire et de formations alluvionnaires modernes. La bordure primaire, ajoutions-nous, restée en saillie, présentant une altitude moyenne de 500 mètres à l'Ouest, de 1000 à 1500 mètres au Katanga, de 3000 mètres et plus dans les régions avoisinant les Grands Lacs, limite actuellement le bassin du fleuve. De telle sorte qu'une section transversalle du pays, faite suivant une orientation quelconque, donnerait sensiblement le schéma représenté en marge de la carte XII.




Carte XII. — Croquis géologique.

Fig. 107. — Le léopard du commandant B.

C'est dans le bourrelet périphérique primaire, d'ailleurs fortement entamé, arasé, parfois même invisible aux profanes, que les dislocations du sol ont provoqué des craquelures, des fissures, des affaissements, devenus par dépôt de matières minérales des gîtes métallifères. C'est ainsi que les géologues prédirent l'existence de gisements de l'espèce dans les régions élevées qui encerclent le Congo belge. Notre compatriote Jules Cornet, lors de sa mémorable expédition au Katanga, en 1892, fut le premier à vérifier ces conclusions.

La carte XII montre, d'après l'état actuel des prospections et des découvertes fortuites, les endroits où des minerais ont été trouvés. Ces gîtes ne sont pas tous exploitables, mais leur multiplicité constitue une présomption sérieuse de l'avenir minier de notre colonie (1).

Les *substances reconnues* sont :

D'abord, le *cuivre* et *l'étain*, trouvés un peu

(1) D'après les travaux de MM. J. Cornet et H. Buttgenbach, auxquels nous adressons, à cette occasion, l'expression de nos sentiments d'affectueuse gratitude. (*Annales du Musée de Tervueren*, février 1908.)

(1) H. Buttgenbach, « Le Congo deviendra-t-il un pays minier ? » (*Bulletin de la Société d'Etudes coloniales*, février 1908.)

partout, mais qui existent en gisements incomparables au Katanga.

Le *fer*, sous forme de latérite ou limonite scoriacée dans toute la dépression centrale, et

Fig. 108. — Type de femme baluba, de la région de Kiambi.

à l'état de magnétite, d'oligiste et de limonite, en dépôts abondants au Katanga.

Le *plomb* dans le Bas-Congo, le *zinc* dans l'Ituri.

Les métaux précieux, *l'or* et le *platine* découverts principalement au Katanga (Ruwe et Kambove) et dans l'Ituri (Kilo), l'*argent* dans le Mayumbe.

Plusieurs petits *diamants* trouvés dans les alluvions anciennes de divers affluents du Lualaba.

Enfin, des indices sérieux de combustible sont signalés : des couches de *charbon*, peu importantes il est vrai, ont été découvertes au Katanga dans des conditions géologiques qui autorisent d'actives recherches ; celles-ci seront entamées dès que l'on pourra amener à pied-d'œuvre le matériel nécessaire.

Des missions de prospection parcourent les bassins du Kasai et de l'Ituri ; d'autres vont fouiller les régions comprises entre le Lualaba et notre frontière orientale. Et ainsi se préciseront les possibilités minières de la colonie, ainsi apparaîtra dans toute sa matérielle réalité la valeur économique du sous-sol congolais.

Ces considérations générales vont nous permettre d'exposer, aussi simplement que possible, un aspect particulier de la question minière au Congo, c'est-à-dire la mise en valeur des territoires du Katanga.

Nous avons eu l'occasion, dans le courant de cette étude, de rappeler les différentes étapes de l'occupation des régions frontières.

De 1890 à 1894, l'Etat Indépendant du Congo assure la prise de possession de ses territoires extrêmes en envoyant de toutes parts de mémorables reconnaissances.

Vers le Sud, fin 1890, le gouvernement, jugeant opportun de rendre effective son autorité sur les territoires du Haut-Lualaba, charge le commandant Paul Le Marinel, commissaire de district du Kasai, de se rendre au Katanga. Paul Le Marinel parvient à Bunkeia le 16 avril 1891, traite avec Msiri, et crée le poste de Lofoï où il laisse Legat et Verdick, les premiers Belges en station au Katanga.

En même temps, à la suite d'une convention conclue avec l'Etat le 12 mars 1891, la Compagnie du Katanga s'engage à explorer le Haut-Congo en amont de Riba-Riba (Lokandu actuel) moyennant l'octroi en pleine propriété du tiers des territoires à parcourir.

La compagnie y envoie en 1891 les trois expéditions A. Delcommune, Bia-Franqui et Stairs, dont les travaux constitueront, peut-on dire, la base des projets ultérieurs d'exploitation économiques du Katanga. C'est en effet le géologue J. Cornet, adjoint à la colonne Bia-Franqui,

Fig. 109. — La reine Mahanga.
Ancienne femme de Msiri, le grand chef des Bayeke ; elle est actuellement, selon la coutume, première épouse du fils. Mahanga élève ce lionceau âgé d'un an.

qui, le premier, fixe scientifiquement la nature du sous-sol de cette incomparable région ; c'est Cornet qui, dès son retour, caractérise de façon précise les richesses minières du Katanga, en

prouvant qu'il y existe « une masse énorme de minerais de fer et de cuivre » (1).

* * *

La phase décisive de la mise en valeur du Katanga ne commença cependant que six ans

Fig. 170. — Route de Lukafu à Kambove.
Une voie parfaitement cyclable, d'une longueur de 145 km., réunit Lukafu à Kambove. Elle se prolonge vers l'Ouest jusque Ruwe. Ceci montre avec quelle facilité il sera possible de couvrir la région minière d'un bon réseau routier.

plus tard, avec la création d'un comité spécial chargé d'assurer et de diriger en participation l'exploitation des terrains appartenant au domaine de l'Etat et à la Compagnie du Katanga.

Dès 1901, le comité spécial s'assura le concours des prospecteurs de la *Tanganyika Concessions*, société anglaise de Rhodésie, et

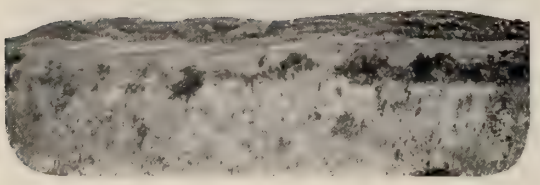


Fig. 171. — Mines de cuivre de Dikuruwe.
Région Ouest des gisements de cuivre au Katanga.
Les collines à malachite, très peu boisées, se présentent sous forme de saillies isolées plus ou moins coniques, ou sous forme de crêtes allongées (J. Cornet).
La colline de Dikuruwe a 1,000 m. de longueur sur 30 m. de largeur.

(1) J. Cornet, *Les gisements métallifères du Katanga*, 1894 ; *Les terrains anciens du Katanga*, 1896.

immédiatement des études géologiques et des recherches minières furent menées avec méthode et énergie.

Les résultats obtenus dépassèrent toutes les prévisions et aboutirent, le 28 octobre 1906, à la création d'un organisme définitif, l'Union minière du Katanga, dont l'activité s'exerce déjà dans la partie méridionale des territoires soumis à l'administration du comité spécial (1).

* * *

Les gisements de *cuivre* du Katanga sont répartis dans une bande longue de plus de 250 kilomètres, large de 40 à 60 kilomètres, recoupant les hauts cours du Lualaba et de la Lufira (voir carte au 1/5,000,000e )

Cent trente cinq gisements sont actuellement reconnus, une trentaine seulement sont étudiés à l'aide de tranchées, de puits, de galeries, de sondages ; le tonnage en métal de douze de

Fig. 172. — Entrée de galerie et affleurements de minerai à la mine de cuivre de Fungurume.

ces mines a été évalué par des ingénieurs de diverses nationalités à 2,000,000 de tonnes de cuivre, absolument réalisables à fleur de sol, par la simple méthode des carrières. (fig. 172.)

Le minerai de ces collines est un grès plus ou moins imprégné de carbonate de cuivre (malachite) ; il renferme en moyenne 14 % de métal. Notons qu'en Amérique, des compagnies minières font de brillantes affaires en extrayant jusqu'à 1800 mètres de profondeur du minerai dont la teneur descend parfois à 2 % (2).

La bande cuprifère sera mise en valeur dès que le rail atteindra les gisements de l'Est. Une première usine de réduction est en voie de con-

(1) C'est la partie limitée au Nord par le 10e parallèle Sud, le Lualaba et la Lufira jusqu'à leur confluent et le parallèle de Lofoï.

(2) H. Buttgenbach, *Les mines du Katanga*, 1908.

struction à l'Etoile du Congo, centre d'une région incomparablement riche en minerais.

Le chemin de fer de Rhodésie, prolongé sur notre territoire, atteindra l'Etoile en décembre 1910 ; on se prépare à produire en ce point 1000 tonnes de cuivre par mois.

Par la suite, le chemin de fer se dirigeant vers l'Ouest à travers la bande cuprifère, on créera successivement deux nouveaux centres de réduction à proximité des chutes de la Lufira et près des gorges de Zilo, qui constitueront au bénéfice de l'industrie minière des sources formidables d'énergie.

Fig. 173. — Chute de 30 mètres.
Le Lualaba aux gorges de zilo.

Les gisements d'*étain* sont compris dans une bande granitique très accidentée, de 160 kilomètres de longueur, parallèle au dernier élément du Lualaba navigable (voir carte au 1/5,000,000e).

L'étain s'y rencontre à l'état de cassitérite, principalement en débris alluvionnaires déjà reconnus exploitables, mais aussi en filons dont étude devra être poursuivie.

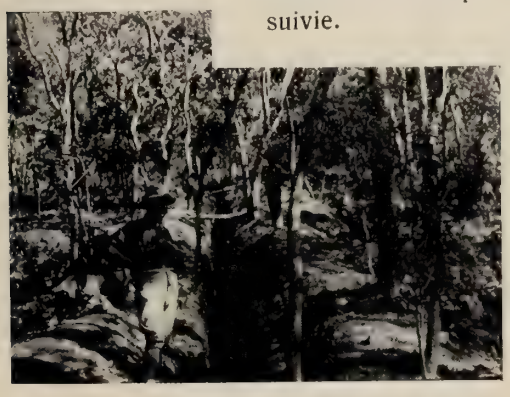


Fig. 174. — Tranchée dans des alluvions stannifères.
Tandis que les collines de malachite sont dénudées, on remarquera que les terrains stannifères sont recouverts de savane boisée.

Dans l'état actuel des connaissances sur les richesses du sous-sol, on est loin de pouvoir assimiler le Katanga à d'autres régions *aurifères*, mais il n'en est pas moins vrai que le métal précieux ayant été décelé en de nombreux endroits, on peut beaucoup augurer des découvertes futures.

L'*or* a été trouvé au Katanga sous quatre acpects différents :

1° Dans presque toutes les roches imprégnées de malachite ;

2° Dans des alluvions récentes (Kambove) ;

3° Dans des alluvions anciennes (Ruwe) ;

4° En filon, de teneur très faible, au Nord-Ouest de Ruwe.

Le gîte de Ruwe est en exploitation depuis 1903.

Fig. 175. — Lavage au « sluice » d'alluvions aurifères, à Ruwe.

Nous avons cité précédemment l'abondance des dépôts *ferrugineux* et nous avons signalé l'existence au Katanga de traces de *houille* et de *pierres précieuses*.

* * *

En somme, nous pouvons affirmer que l'exploitation des gisements du Katanga se présente matériellement dans des conditions très avantageuses ; l'industrie minière y trouvera les éléments d'une activité illimitée.

Cette activité se développera dans des proportions rapides si le Katanga offre les caractères d'une colonie de peuplement et si un système économique de voies de communication permet l'évacuation régulière des produits vers l'Océan. Ce sont les deux points qu'il nous reste à examiner.

* * *

Une altitude moyenne de 1,200 à 1,500 mètres procure à la région minière située au Sud du

parallèle 9° un climat vraiment tempéré ; aussi l'acclimatement de l'Européen y est-il des plus aisé. C'est ce que démontrent les observations

Fig. 170. — Le bétail à Lukafu.
Toutes les vallées du Katanga sont infestées de mouches tsétsé *(glossina morsitans)* qui transmettent aux animaux la trypanosomiase (nagana). Aussi l'élevage ne réussit guère à Lukafu, et on devra transférer le bétail sur les plateaux voisins, sur le Kundelungu, par exemple, où se développent de riches pâturages épargnés par la nagana.

météorologiques suivantes recueillies à Kambove pendant l'année 1908 : hauteur totale d'eau, 1,259 mm, température journalière 21°1, température moyenne maxima 27°9, température moyenne minima des nuits 14°3 ; saison sèche ou froide d'avril à octobre, saison chaude ou des pluies d'octobre à avril. Les vents alizés balayent régulièrement le vaste plateau et ne permettent aux moustiques de vivre que dans les vallées principales : il en résulte l'absence des fièvres malariales habituelles en Afrique. La maladie du sommeil est inconnue au Sud du 10e parallèle.

Les vallées alluvionnaires et surtout de nombreux plateaux cultivables et bien arrosés permettent le développement intensif de l'agriculture et de l'élevage. Les essais tentés dans les trois fermes, installées par l'Union minière aux abords des trois futurs centres industriels déjà signalés, ont prouvé la possibilité de créer de vastes cultures vivrières et d'obtenir au Katanga, non seulement tous les végétaux indigènes : maïs, sorgho, éleusine, banane, manioc, mais aussi le riz, le froment, la pomme de terre et tous les légumes européens.

On voit donc que toutes les circonstances géographiques concourent à permettre au Katanga la réalisation rapide d'une colonie de peuplement.

C'est au gouvernement qu'il appartient de diriger la colonisation au Katanga.

Fig. 177. — Deux chariots transportant une amille boer venue de Rhodésie dans la région minière vers Lulua et Ruwe.

L'accord est unanime parmi les voyageurs qui ont parcouru cette province et les régions similaires de la Rhodésie et de l'Angola, pour proclamer la nécessité de préparer et de soutenir matériellement l'installation au Katanga de fermiers blancs qui, par l'agriculture et l'élevage, contribueront à doubler la valeur économique de ces territoires.

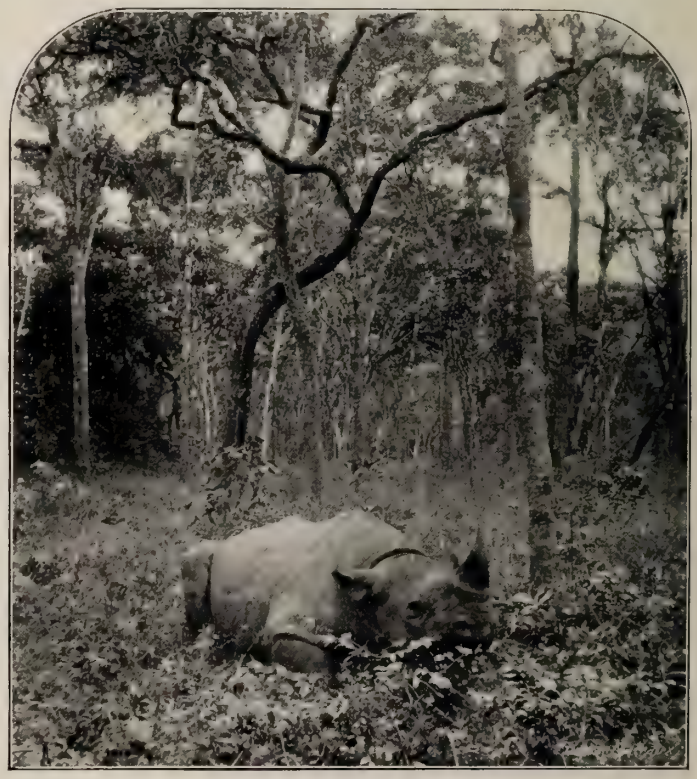


Fig. 178. — La faune du Katanga.
Rhinocéros tué près de Sakania. Aspect de la savane au Katanga.

Dès maintenant, il semble que l'organe directeur qui représente là-bas le gouvernement doit comprendre dans son état-major une direction de l'agriculture active et experte, disposant sur place de puissants moyens d'études et de diffusion, dirigeant dans les colonies voisines de fructueuses missions d'investigation.

Fig. 179. — Musicien sakania.
C'est à Sakania que le chemin de fer rhodésien franchit la frontière belge.

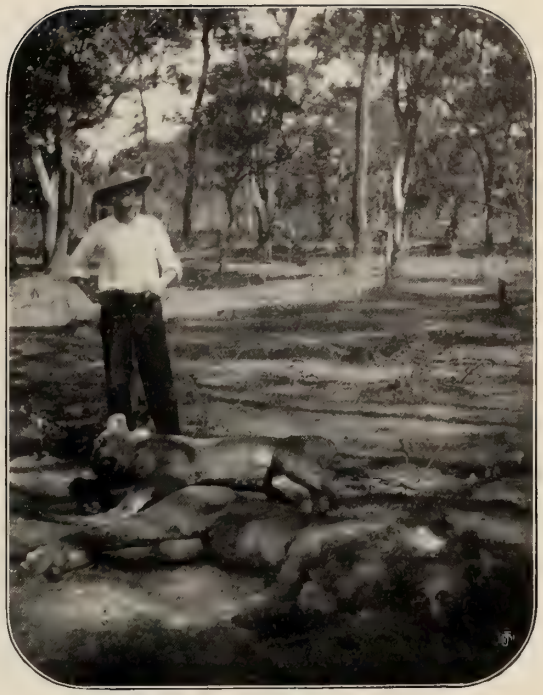


Fig. 181. - La faune du Katanga.
Deux lions tués dans la région de Kavallo.

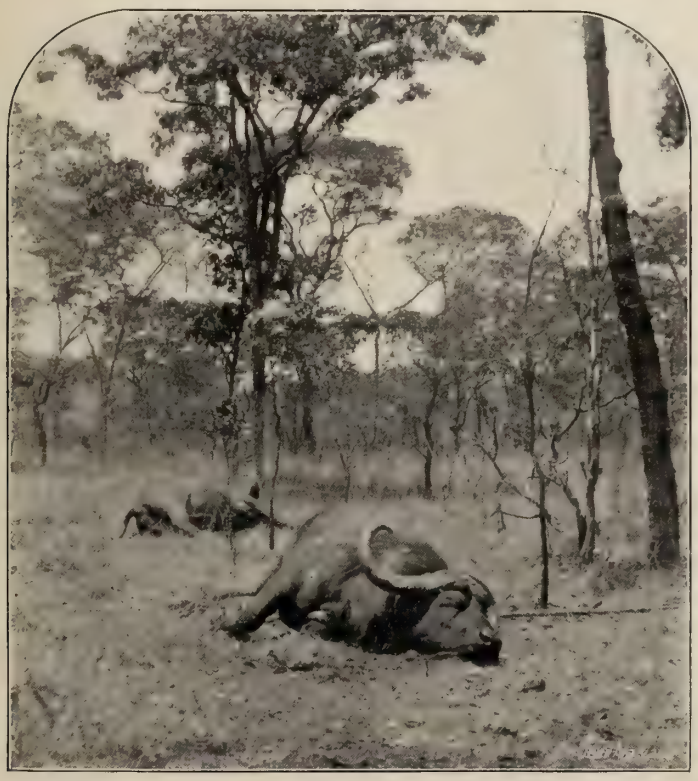


Fig. 180. — La faune du Katanga.
Deux buffles abattus près de Kavallo.

La mise en valeur des régions minières du Katanga a déterminé la conception de quatre projets de chemin de fer (voir la carte au 1/5,000,000e) :

1° La *voie belge*, que nous avons parcourue de Matadi aux chutes de Kalengwe, et qui comprend 877 kilomètres de tronçons ferrés et 2,555 kilomètres de biefs navigables. Ce sera la voie d'évacuation de l'étain ; ce sera surtout la route qu'utiliseront les ouvriers mineurs que l'on recrutera à l'intérieur de la colonie, parmi les populations fortes et denses du Manyema, par exemple.

Il faudra 350 kilomètres de rail pour prolonger cette voie jusqu'à la zone du cuivre.

2° La *voie anglaise*, qui a pour origine Capetown ou Beira et qui était arrêtée depuis 1906 à Broken-Hill.

Une convention, conclue le 10 décembre 1908 entre la « Rhodesia-Katanga Junction » (constituée à l'intervention de la « Tanganyika ») et les organismes belges du Katanga (Union minière, Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga, Compagnie du chemin de fer du Katanga), a décidé le prolongement du chemin de fer rhodésien jusqu'à l'Etoile du

Fig. 182. — Le Lualaba à hauteur de Bukama, au terminus de son dernier bief navigable.

Congo d'abord, et plus tard vers Kambove, Ruwe et l'Ouest, à la rencontre du chemin de fer du Benguela. L'entrepreneur s'est engagé à atteindre l'Etoile du Congo en décembre 1910. Dès ce moment, le trajet Bruxelles-Etoile sera franchi en 24 jours! S. A. R. le Prince Albert, en avril 1909, n'y est arrivé qu'au bout de six semaines.

3° La *ligne du Benguela*, qui, étant la plus courte, sera évidemment la voie la plus économique.

Il y a 1,650 kilomètres environ de Lobito à Ruwe. Les 650 kilomètres à exécuter sur le territoire belge seront construits par la Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga.

Pour des raisons financières, les travaux de la ligne du Benguela ont été arrêtés au klm. 206; le tracé est étudié jusqu'au kilomètre 750. Il est question d'entreprendre incessamment la construction d'une nouvelle section de 125 kilomètres.

Fig. 183. — Chutes du Luapula dans sa partie méridionale.

4° Le *projet belge de chemin de fer du Bas-Congo au Katanga*. On avait d'abord songé au tracé Léopoldville - Kasai - Ruwe; on en est revenu maintenant à l'idée toute naturelle de relier avant tout Lusambo ou Pania - Mutombo aux gisements de Ruwe, soit directement, soit en combinant une section commune avec le tronçon projeté des chutes de Kalengwe à la région cuprifère.

* * *

Si nous avons donné à la description du Katanga un développement qui dépasse peut-être la portée simpliste que nous nous sommes imposée dans le courant de ce récit, c'est que nous verrons bientôt éclore, dans la périphérie congolaise, d'autres centres miniers, et, par analogie, le lecteur se rendra compte des éléments nécessaires à leur exploitation prospère.

* * *

Puisse cet exposé succinct des résultats d'un

Fig. 184. — La faune du Katanga.
Antilope femelle (appelée Seboula dans la région minière).

quart de siècle d'expansion belge en Afrique centrale renforcer dans l'esprit de nos lecteurs le sentiment de patriotique admiration que méritent l'Initiateur de l'œuvre et ses fidèles disciples ! Puisse-t-il, en stimulant chez les jeunes la volonté de compléter ces données nécessairement sommaires sur la colonisation, susciter de juvéniles vocations, assurer à l'idée expansionniste de nouveaux dévouements ! Puisse-t-il enfin, en éclairant nos nationaux sur la grandeur des devoirs que l'annexion du Congo nous impose, leur communiquer notre foi profonde dans les destinées humanitaires et économiques de notre colonie !

*Ixelles, le 1er juillet 1909.*

Fig. 185 — Trophée de chasse à Sakania.
On conçoit que la tsé-tsé se multiplie surtout dans les régions les plus giboyeuses. Certains animaux, les zèbres notamment, seraient même immunisés contre les mortelles piqûres. En vue de l'élève et de l'utilisation des bovidés et des équidés, une chasse à outrance s'impose donc. Mais, de grâce, pitié pour les éléphants. Il serait intéressant de rechercher dans quelle mesure les incendies de brousse réduisent les possibilités de multiplication de la tsé-tsé.

# LA POPULATION BLANCHE DU CONGO BELGE

| DATE du recensement | POPULATION BLANCHE PAR CATÉGORIE | | | | TOTAL GÉNÉRAL | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Agents du gouvernt | MISSIONNAIRES | | Commerçts | | |
| | | catholiqes | protestants | | | |
| 1895 | | | | | 1325 | (1) Ce chiffre se décompose comme suit : |
| 1er janvier 1901 | 1087 | 244 | 221 | 794 | 2346 | |
| » » 1903 | 1287 | 244 | 211 | 741 | 2483 | Administration des districts . . . 345 |
| » » 1908 | 1329 (1) | 388 | 175 | 1051 | 2943 | Service administratif 54 |
| | | | | | | Force publique . . 339 |
| | | | | | | Marine . . . . 176 |
| | | | | | | Service médical . . 35 |
| | | | | | | Travaux publics . 55 |
| | | | | | | Agriculture . . . 117 |
| | | | | | | Finances . . . . 121 |
| | | | | | | Justice { Magistrats 49 / Commis . 38 |
| | | | | | | 1329 |

# COMMERCE DE LA COLONIE AVEC LA BELGIQUE

| ANNÉES | COMMERCE SPÉCIAL DU CONGO BELGE | PART DE LA BELGIQUE | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Importations | Exportations | Au total | % |
| 1893 | 15,381,238.02 | 4,422,661.73 | 3,184,898.30 | 7,607,560.03 | 49 % |
| 1895 | 21,628,867.06 | 6,003,465.22 | 8,999,660.33 | 15,003,125.55 | 69 % |
| 1900 | 72,101,510.24 | 17,270,483.72 | 42,694,998.14 | 59,965,481.86 | 83 % |
| 1905 | 73,107,625.14 | 13,888,811.75 | 48,662,777.70 | 62,551,589.45 | 86 % |
| 1906 | 79,755,419.78 | 15,285,291.56 | 54,304,695.71 | 69,589,987.27 | 87 % |
| 1907 | 84,076,583.87 | 18,026,565.34 | 53,624,585.96 | 71,651,151.30 | 85 % |

Types Bangala

# Table des Matières


PAGES

Les voies qui relient la Belgique à la colonie . . . . . 7
Banana . . . . . 9
Les origines du Congo belge . . . . . 10
Boma. — Organisation du gouvernement local . . . . . 12
Le Mayumbe. . . . . 14
Matadi . . . . . 15
La géologie du Congo belge . . . . . 16
Le réseau hydrographique congolais et le chemin de fer Matadi-Léopoldville . . . . . 17
La route des caravanès. . . . . 18
Le chemin de fer du Bas-Congo . . . . . 19
Léopoldville. — La flottille. — L'outillage du port . . . . . 20
L'assistance médicale indigène . . . . . 27
Les relations télégraphiques et téléphoniques à l'intérieur de la colonie . . . . . 28
Les postes de bois. . . . . 29
Le « chenal » . . . . . 30
L'aspect du sol ; la savane et la brousse ; les saisons au Sud et au Nord de la grande forêt . . 30
La Compagnie du Kasai . . . . . 32
La grande forêt équatoriale, régime climatologique . . . . . 32
L'Ubangi . . . . . 33
Le camp d'Irebu ; l'organisation de la Force publique . . . . . 34
Coquilhatville. . . . . 36
Organisation du département de la Justice. . . . . 36
Les chefferies indigènes . . . . . 37
L'agriculture au Congo ; le Jardin botanique d'Eala . . . . . 39
Nouvelle-Anvers et le pays des Bangala . . . . . 43
L'alimentation des Européens . . . . . 44
La faune congolaise . . . . . 44
L'alimentation indigène. . . . . 46
Le district de l'Uele ; historique de l'occupation des régions Uele-Nil . . . . . 48
Dungu . . . . . 49
Mangbetu et Azande . . . . . 50
Les vainqueurs de Redjaf . . . . . 51
Les communications au Congo ; éléments principaux : chemins de fer et bateaux à vapeur ; éléments secondaires : automobiles, chariots du type boer, traction chevaline, chameaux, éléphants . . 52
Les éléphants du camp d'Api . . . . . 54
Basoko . . . . . 56
Les nains du Haut-Aruwimi . . . . . 56
Les alluvions aurifères de Kilo . . . . . 56
Les plantations congolaises ; grandes divisions ethniques . . . . . 58
L'habitation et l'industrie indigènes . . . . . 60
Les écoles professionnelles . . . . . 62
Les missions religieuses . . . . . 63
Stanleyville . . . . . 64
La campagne arabe . . . . . 64

PAGES

Les Stanley-Falls . . . . . 66
Les Chemins de fer du Congo supérieur aux Grands Lacs . . . . . 67
Le premier tronçon Stanleyville-Ponthierville . . . . . 68
Le deuxième tronçon . . . . . 70
La région des « Grands Lacs » et des volcans . . . . . 72
Le sous-sol congolais et la question minière . . . . . 74
Conditions géologiques dans lesquelles se présentent les gisements métallifères . . . . . 74
Historique de la reconnaissance, de l'occupation et de la mise en valeur du Katanga . . . . 75
Les gisements de cuivre . . . . . 76
Les gisements d'étain . . . . . 77
Les gîtes aurifères. . . . . 77
La colonisation au Katanga. . . . . 77
La faune du Katanga. — Série de clichés. . . . . 78
Les chemins de fer qui évacueront les produits miniers du Katanga . . . . . 79

---

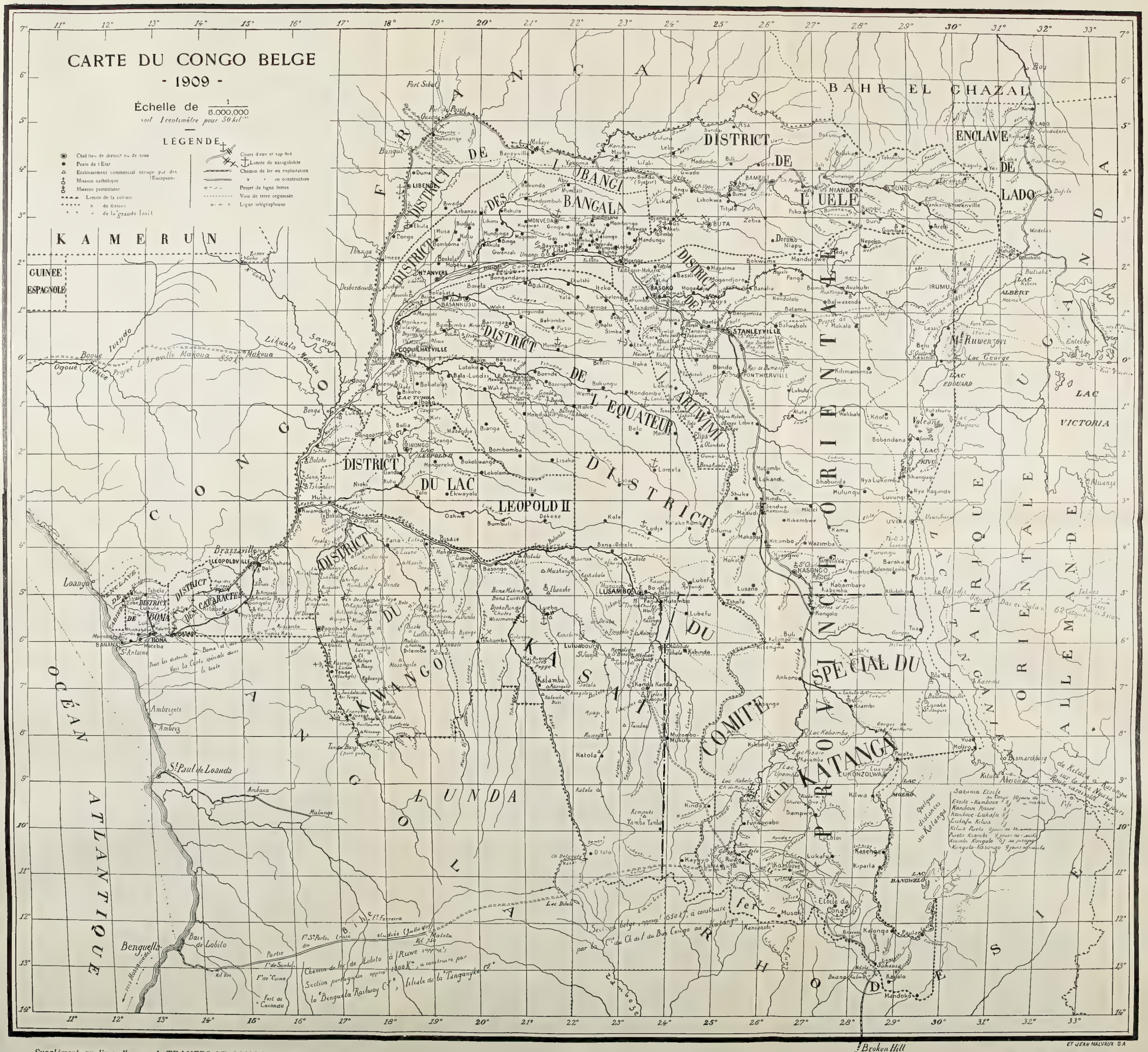
La population blanche du Congo belge . . . . . Tableau I
Commerce de la colonie avec la Belgique depuis 1893 . . . . . » II

---

*ANNEXE :* Carte du Congo belge en 1907, à l'échelle de 1/5,000,000e.

# Congo Belge

BAHR EL GHAZAL
FRANÇAIS
CONGO
GRANDE FORÊT
ÉQUATORIALE
Libenge
Bangi
Bondo
Basoko
Stanleyville
Lac Leopold II
Lac Mantumba
Dima
Leopoldville
Matadi
Cabinda
Boma
Banana
Popokabaka
Kasamba
Benguela
OCEAN ATLANTIQUE
ANGOLA
RHODESIE
LEMBINDE
LAC VICTORIA




Supplément au livre-album « A TRAVERS LE CONGO BELGE ».

ET JEAN MALVAUX S.A

Imprimerie de « L'EXPANSION BELGE »
4, rue de Berlaimont, Bruxelles

DES PRESSES DE
L'IMPRIMERIE DE « L'EXPANSION BELGE »
4, RUE DE BERLAIMONT, 4
BRUXELLES

JUILLET 1909

Congo.

9181
12.

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

DT
646
D84

Dubreucq, René
A travers le Congo belge

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 06 12 09 10 013 7